

## Investițiile în infrastructură: O perspectivă logistică

### Infrastructure Investments: A Logistic Imperative

**Autor:** Anca Monica Puia

**Abstract:** Dezvoltarea infrastructurii a constituit dintotdeauna o prioritate majoră la nivelul tuturor actorilor implicați în activitatea economico-socială, de la autorități publice la organizații private și chiar populația civilă. Diminuarea resurselor, inconsecvența politicilor dar și interesele unor factori de putere au generat ritmuri de creștere diferite, corelate însă cu evoluția de ansamblu a sistemului economic. Particularitățile proiectelor de investiții în infrastructură atrag și o categorie, din ce în ce mai largă, de organizații private care analizează decalajele de infrastructură ca potențiale oportunități de afaceri. Lucrarea de față prezintă o serie de particularități specifice investițiilor din sfera infrastructurii precum și principalii factori de atractivitate pentru companiile private.

**Cuvinte cheie:** infrastructură, investiții, logistică, afaceri

**Keywords:** infrastructure, investments, logistics, business

Dezvoltarea infrastructurii din perspectivă complexă, cantitativă și calitativă, a constituit una dintre probleme majore ale evoluției socio-umane din ultimul secol de existență. Abordată, în paralel, dintr-o percepție empirică dar și științifică, infrastructura reprezintă, pentru multe state, încă o dificultate majoră, cu consecințe directe în planul competitivității internaționale, precum și în cel al atragerii fluxurilor de investiții străine. În același timp însă, există sisteme economice care au înțeles importanța, respectiv contribuția domeniului și mai ales au acționat în consecință, fiind remarcate acum pe poziții favorabile în clasamentele mondiale de creștere și dezvoltare economică.

Provenit din limba franceză, conceptul de infrastructură are mai multe semnificații, în funcție de asocierea cu un domeniu de activitate. Cele mai utilizate referințe au în vedere: ansamblu de elemente care susțin partea principală a unei construcții, a unui drum; parte a unei nave care se află sub corpul principal al vasului; totalitatea instalațiilor tehnice și a construcțiilor la sol necesare activității de zbor; ansamblul elementelor care constituie baza tehnico-materială a unei societăți; ansamblu de elemente ori relații care condiționează sau determină pe cele de la nivelul structurii unui sistem sau domeniu de sistem. (DEX'98) În documentele oficiale, ca parte integrantă a programelor și regulamentelor Uniunii Europene, termenul de infrastructură este folosit în sens restrâns, respectiv se rezumă la transporturi. Nu există un acord de utilizare a termenului de infrastructură, dar abordat într-o perspectivă largă, include dotările fizice, instituțiile și structurile organizaționale sau asociațiile sociale și economice realizate pentru a satisface nevoile operaționale ale societății (DEF'2007) Cel mai adesea termenul este diferențiat pe două direcții distincte și anume: infrastructura socială, ce include domenii precum sănătatea, educația etc. și infrastructura economică, cu orientare asupra diferitelor tipuri și forme de transport, energie, comunicații etc.

Obiectivul principal al prezentei lucrări este orientat pe identificarea și caracterizarea transformărilor, specifice perioadei actuale, la nivelul infrastructurii precum și a factorilor determinanți ai domeniului care contribuie, într-o proporție semnificativă la competitivitatea și performanța economico-socială, dintr-o perspectivă logistică.

### **Stadiul cunoașterii**

Indiferent de maniera de abordare, teoria și practica economică recunosc rolul major al domeniului infrastructură pentru dezvoltarea economică și socială a națiunilor. Un termen consacrat în literatura de specialitate și cu importanță pentru lucrarea de față, face referire la noțiunea de industrie a infrastructurii, aici fiind incluse toate activitățile din domeniul, inclusiv realizarea, organizarea, funcționarea și întreținerea tuturor componentele incluse în conceptul general de infrastructură. Contextul economic a dovedit faptul că există o strânsă relație între industriile de infrastructură și alte activități cum ar fi cele din sfera aprovizionării, a construcțiilor dar și din industriile care o

utilizează, cum ar fi cea aeriană, cea a drumurilor sau serviciile de transport maritim. În ansamblul acestor relații complexe, se pot identifica două tipuri diferite de conexiuni, astfel: putem vorbi de o dependență directă între industria infrastructurii și domenii precum servicii de transport etc., în sensul că o infrastructură dezvoltată asigură o creștere corespunzătoare a domeniului de transport, dar și o dependență indirectă cu alte domenii, în sensul că o infrastructură corespunzătoare poate să influențeze negativ interesul autorităților pentru extindere prin construcții noi, în dauna altor domenii considerate prioritare.

Pentru delimitarea concretă a tuturor componentelor incluse în ansamblul industriei de infrastructură, am prezentat în tabelul nr. 1. domeniile integrate și activitățile specifice asociate, conform regulamentelor UNCTAD.

**Tabelul 1.** Componentele industriei infrastructurii și activitățile asociate.

Infrastructură		Industrii activități furnizoare	Sectoare de infrastructură	
			Industriile infrastructurii	
			Comoditate de exploatare și întreținerea infrastructurii	Servicii de infrastructură
Transport	Porturi maritime		Handling cargo maritim	Remorcarea și servicii de remorcher
	Căi ferate	Echipament aferent căii ferate	Căi ferate, operațiuni de transport de mărfuri pe calea ferată	Conexiuni feroviare și capete de linie
	Șosele și autostrăzi	Construcții mari, altele decât clădiri	Întreținerea terminalelor și a punctelor de joncțiune	Terminale și unități de servicii pentru vehiculele cu motor
	Aeroporturi		Aeroporturi, câmpuri de zbor și aerogări	
	Altele	Părți de construcții mari, neclasificate în altă parte		Părți ale diverselor servicii legate de transport
Telecomunicații		Aparate de telefonie și telegrafie	Comunicații prin telefon	
		Sisteme de interconectare prin telefon	Telegrafie și alt fel de comunicații prin mesaje	
Apă		Apă, canale	Alimentare cu apă	

<b>Energie</b>	colectoare, țevi și legături și construcții de conducte principale	Servicii sanitare	
		Servicii electrice: generare și transmitere	Servicii electrice: distribuție
		Transmisie și distribuție de gaze naturale, producție de gaz	Transmisie și distribuție de gaze naturale
		Combinatie electric și gaz, și alte utilități	
		Alimentare cu abur și cu aer condiționat	

*Sursa:* The World Investment Report 2008: Transnational Corporations and the Infrastructure Challenge

Orientarea prioritară pe problematica fundamentală a infrastructurii are în vedere pe de o parte, importanța semnificativă pentru sistemul economic național, iar pe de altă parte faptul că aceasta reflectă nivelul de dezvoltare și bunăstare al unei națiuni. Rolul fundamental al infrastructurii a fost evidențiat pe parcursul ultimilor ani, în care un număr din ce în ce mai mare de state din întreaga lume au fost atrase într-un ciclu de creștere economică și participare la economia globală, acestea fiind condiționate de cantitatea și calitatea infrastructurii deținute.

În termeni de calitate și cantitate a componentelor cheie asociate infrastructurii, cum sunt energia electrică, telecomunicațiile, transportul sau alimentarea cu apă, există diferențe semnificative între țările dezvoltate, cele aflate în curs de dezvoltare și cele slab dezvoltate. Incapacitatea de a furniza infrastructura necesară și serviciile aferente constituie unul dintre obstacolele majore în accelerarea sau menținerea ritmului de dezvoltare, precum și în atingerea obiectivelor de creștere și performanță, impuse de Obiectivelor de Dezvoltare ale Mileniului (ODM 2000), stabilite de Organizația Națiunilor Unite. În plus, investițiile necesare țărilor în curs de dezvoltare în infrastructură depășesc cu mult sumele alocate de către autorități, sectorul privat și alte părți interesate, fapt ce conduce la apariția unui deficit semnificativ de finanțare. În medie, conform estimărilor Băncii Mondiale, țările în curs de dezvoltare, în prezent, investesc anual 3 - 4% din PIB-ul lor în infrastructură în raport cu un necesar de aproximativ 7 - 9%, care ar permite o creștere economică mai largă și atingerea, într-un interval de timp corespunzător a obiectivelor de reducere a sărăciei.(WIR2008) Consecința directă a stării de fapt, determinată de insuficiența investițiilor necesare în

infrastructură, a determinat o schimbare fundamentală a rolului statului în întreaga lume.

În baza cercetărilor efectuate am evidențiat o serie de caracteristici distincte ale industriei de infrastructură, dintre care cele mai importante au în vedere următoarele aspecte:

- industriile de infrastructură includ activități complexe și intensive din punct de vedere al capitalului. Exploatarea infrastructurii se realizează pe o perioadă lungă de timp, implică costuri investiție uriașe și este strict specifică amplasamentului;
- deoarece infrastructura implică, cel mai adesea (din punct de vedere fizic), construirea și exploatarea de rețele, ele sunt frecvent regăsite într-o formă oligopolistă (sau monopolistă). Prin urmare, controlul sau accesul la astfel de rețele poate fi un avantaj cheie competitiv și care trebuie analizat distinct;
- numeroase organizații publice și private consideră accesul la serviciile de infrastructură o problemă socială și politică. Asemenea servicii pot fi considerate bunuri publice, în sensul că ar trebui să fie disponibile tuturor utilizatorilor, iar unele, cum ar fi alimentarea cu apă, chiar drepturi umane. Alte servicii sau industrii de infrastructură, cum sunt industriile portuare sau aeronautice, sunt considerate de importanță strategică (WIR2008);
- industriile de infrastructură joacă un rol determinant în evaluarea competitivității unei economii, ca sistem integrat. Rolul primordial în ceea ce privește contribuția la dezvoltarea altor industrii, evidențiază că integrarea și performanța companiilor în activitățile de infrastructură trebuie să fie evaluată nu numai prin prisma eficienței și competitivității serviciilor în cauză (pe cost, preț sau calitate) ci și în ceea ce privește impactul lor asupra utilizatorilor industriali și individuali;
- infrastructura este un element cheie al dezvoltării economice ce poate să asigure integrarea în sistemul mondial. Infrastructurile bune de transport și telecomunicații pot să contribuie la competitivitatea națională a unor economii și la reducerea sărăciei. Furnizarea de electricitate adecvată și eficientă este vitală pentru dezvoltarea industrială și creșterea economică, dar de asemenea constituie și un determinant major în atragerea fondurilor de investiții străine.

Indispensabil legată de tehnologie și organizare, fiecare industrie de infrastructură include segmente potențiale competitive sau non competitive. Zonele non competitive includ rețele de transmisie și distribuție, cum sunt linii de transport electricitate, centre de conexiune și cablu în telecomunicațiile fixe, stații și rețele de transport pentru căile ferate, piste de aterizare pentru aeroporturi etc. Asemenea rețele poziționate sunt intensive în ceea ce privește capitalul de exploatare și implică costuri de investiții mari și active ce sunt de uz minim pentru alte scopuri. Odată construite, sunt legate de amplasament și nu pot fi mutate în alte părți. Aceste trăsături conduc la ideea că asemenea activități sunt asimilate unor monopoluri naturale. Alte segmente, aflate în amonte sau în aval, pe de altă parte, oferă potențial mai mare pentru competitivitate.

Perioada actuală, caracterizată prin ample transformări în plan economic și social, la nivelul tuturor domeniilor de activitate, influențează semnificativ și industria infrastructurii. Impactul asupra acestui sector este cu atât mai relevant deoarece, se manifestă două tendințe contrare. Pe de o parte, o primă tendință directă este aceea a limitării fondurilor de investiții alocate pentru dezvoltarea respectiv întreținerea infrastructurii, dar, pe de altă parte, proiectele de infrastructură constituie o cale sigură, recunoscută de susținere a unor activități economice precum construcțiile, producția de materie primă etc., de menținere a șomajului în limite controlabile. Rezultatul pozitiv al celor două tendințe manifestate este influențat de capacitatea autorităților de a repartiza corespunzător resursele pe proiectele cele mai relevante, cu potențial economic și social corespunzător și care să fie capabile să genereze venituri ulterioare.

În ansamblul transformărilor actuale, am remarcat necesitatea din ce în ce mai mare a unor proiecte de infrastructură care să rezolve o mare parte din problemele cu care se confruntă populația, organizațiile și chiar autoritățile din economiile slab dezvoltate și cele în curs de dezvoltare. De asemenea, manifestarea, din ce mai frecventă, a unor fenomene de tip catastrofe care afectează, într-o manieră deosebită, calitatea vieții și chiar continuitatea acestora în anumite zone, presupune realizarea unor proiecte majore de infrastructură, orientate pe de o parte în zona refacerii dezastrelor iar pe de altă parte spre creșterea nivelului de protecție al societății civile.

Intensificarea majoră a comerțului internațional cu produse și servicii, impune crearea și operaționalizarea unor soluții de transport rapide între diferitele state și chiar continente. Apariția și consolidarea coridoarelor de transport, cu precădere cele rutiere

și feroviare, constituie o prioritate la nivelul tuturor statelor, ce a generat o situație de concurență pentru alegerea celor mai bune variante dar și pentru finalizarea în timpul cel mai scurt. Așa cum am menționat starea și nivelul de dezvoltare al infrastructurii constituie un factor primordial al competitivității. Rezultatele unor cercetări statistice efectuate la nivel mondial, au evidențiat faptul că majoritatea liderilor executivi (77 %) din totalul celor intervievați sunt de părere că nivelul actual al investițiilor în infrastructură este insuficient pentru a susține o dezvoltare pe termen lung a organizațiilor lor. Aproape 90% din același grup de persoane au afirmat că disponibilitatea și calitatea infrastructurii afectează decizia de a localiza diverse operațiuni comerciale. (Lebedencu 2009)

Dezvoltarea proiectelor de infrastructură constituie, cel puțin în viziunea statelor avansate din punct de vedere economico-social și o măsură activă a managementului de risc cu privire la securitatea societății. Caracterul strategic al infrastructurii la nivelul unui stat constituie un factor restrictiv în liberalizarea pieței pe domeniu, mai ales din perspectiva globalizării serviciilor de proiectare, realizare și exploatare a infrastructurii. În anumite situații, realizarea pe termen scurt a unor proiecte majore de infrastructură a determinat apariția și favorizarea unor contracte de concesiune, dezavantajoase din perspectiva condițiilor tehnice, a calității lucrărilor efectuate, a duratei de exploatare sau costurilor de întreținere;

În perioadele de criză economică proiectele de infrastructură constituie soluții optime pentru menținerea, în limite considerabile, a numărului de locuri de muncă și implicit a șomajului, dar și pentru oferirea unor alternative ocupaționale pentru firmele din domeniul construcțiilor sau altele adiacente. Decăderea unor domenii precum construcția de locuințe, dezvoltarea retail-ului, centre de afaceri sau alte tipuri de activități economice poate să genereze un impact negativ asupra șomajului pe anumite regiuni, care pe termen mediu poate să devină o problemă de ordin social. Într-o astfel de situație, dacă autoritățile nu creează alternative de ocupare pentru firmele de profil, problemele pot să devină mult mai complexe cu consecințe în plan educațional sau chiar infracțional.

Deși, în mare parte autoritățile au înțeles și acționat ca atare în planul susținerii proiectelor de investiții în infrastructură, lipsa resurselor financiare, costurile majore ale acestor proiecte și duratele mari de realizare au determinat ca în anumite regiuni,

decalajele existente să fie accentuate. Limitarea resurselor financiare pentru investiții ale autorităților, pe lângă o cauză de ordin general și anume aceea a diminuării contribuțiilor mediului economic, este cauzată și de evoluția crescătoare a costurilor cu componenta socială a mediului, respectiv diminuarea vârstei de pensionare, creșterea numărului de persoane asistate social din diferite cauze, creșterea numărului de îmbolnăviri, a costurilor privind asigurarea unui nivel de educație corespunzător cerințelor și evoluției societății în ansamblu.

Din punct de vedere economic, investițiile în infrastructură reprezintă și un factor relevant de contrabalansare a gradului de îndatorare mare al unui stat, mai precis dacă banii împrumutați din piețele financiare se regăsesc în zona proiectelor de infrastructură aceasta evidențiază un management financiar corespunzător și o strategie economică solidă și sustenabilă. În orice altă situație, poate cu excepția pregătirii profesionale a resurselor umane, alocarea banilor împrumutați reflectă o situație de compromis și nu una de viitor.

Costurile mari asociate unor resurse neregenerabile precum și uzura în plan tehnologic și moral a soluțiilor de producere a energiei, impun o schimbare majoră în modul de abordare a acestui tip de infrastructură. Preocupările majore pentru identificarea unor noi alternative de producere și distribuție a energiei sunt dependente de starea infrastructurii și mai ales de posibilitățile de extindere/modernizare a acesteia conform cerințelor de perspectivă. Statele lumii aflate pe poziții favorabile la infrastructură au rezolvat problema producerii energiei și a independenței în exploatare, în timp ce altele abia acum fac primii pași pe această zonă.

Teoria și practica de specialitate evidențiază de-a lungul ultimilor 50 de ani o serie de proiecte majore de infrastructură, care au devenit mari eșecuri, în ciuda experienței și competenței tuturor factorilor implicați. Modul de fundamentare, impactul economico-social, deși în faza de proiect a fost unul relevant, la nivelul exploatării acesta și-a dovedit incapacitatea în asigurarea unui echilibru între costurile și beneficiile înregistrate.

### **Implicarea companiilor private în industria infrastructurii.**

Din punct de vedere istoric, aproximativ până în jurul anilor 1980 industriile de infrastructură au fost strict în competența autorităților publice, uneori prin forme



corporatiste, cum ar fi întreprinderile de stat. După anii '80 acestea au început să fie liberalizate treptat, diferențiat însă de ritmul și gradul de industrializare al statului respectiv. Rezultatul direct a fost acela că relația dintre stat și sectorul privat a evoluat, în sensul că statul își asumă din ce în ce mai mult un rol de reglementare a activităților desfășurate de privat pe zona infrastructurii. Aceasta nouă relație continuă să se schimbe, ca răspuns pe de o parte la progresul tehnologic iar pe de altă parte la experiența acumulată de implicarea sectorului privat și schimbarea priorităților politice. Globalizarea infrastructurii a urmat diverse traiectorii în diverse spații ale lumii. Țările dezvoltate au fost martore la crearea unor concerne internaționale de infrastructură în anii 1990, ridicate din fostele monopoluri publice. Expansiunea lor pe celelalte continente a contribuit la creșterea nivelului de integrare a investițiilor directe străine și a altor forme de participare a companiilor multinaționale, cum ar fi concesiunile sau contractele de management, atât în țările în curs de dezvoltare, cât și în economiile de tranziție. În cazul acestora din urmă, oportunități de noi investiții au apărut din proiectele majore de privatizare a infrastructurii deținute de stat.

Foarte multe state, cu un nivel scăzut al PIB/locuitor au nevoie de investiții majore în infrastructură, dar nu dispun de resursele proprii de a le realiza. Mobilizarea resurselor de tip financiar și nu numai, pentru a răspunde acestor nevoi, în special în rândul țărilor cel mai puțin dezvoltate reprezintă una dintre cele mai mari provocări cu care se confruntă, autoritățile locale și comunitatea internațională. Decalajul enorm între aceste nevoi și disponibilitatea resurselor a fost unul dintre principalele motive ale modificării la nivel mondial, a rolului statului în asigurarea infrastructurii. (Kessides 2004)

O modalitate de a face față acestor decalaje, poate fi și cea legată de mobilizarea investițiilor străine directe și a altor forme de participare a companiilor pentru a suplimenta și completa activitățile din organizațiile interne de infrastructură, atât publice cât și private.

Companiile transnaționale specializate în industria infrastructurii au oferit imediat soluția compensării decalajului de investiții, experiență și competență, însă de cele mai multe consecințele atât pozitive cât și negative nu au întârziat să apară. Cu toate acestea, implicarea sectorului privat în infrastructură a crescut în ultimii ani. În acest context, un număr mare de jucători, alții decât firmele strict orientate pe

infrastructură și-au extins prezența în domeniu, incluse fiind aici chiar și fondurile de capital privat. Această nouă dimensiune a colaborării între stat și sectorul privat a fost facilitată și conturată cu ajutorul inovației și a rezultatelor cercetării tehnologice. Din această perspectivă se pot menționa sectoare precum telecomunicațiile sau industria energiei electrice, în care companiile multinaționale au ajuns să îndeplinească un rol important în furnizarea și asigurarea de servicii de infrastructură.

De remarcat este și dinamica fenomenului investițional pe domeniu, astfel în perioada 1990 – 2006, valoarea investițiilor străine directe în infrastructura mondială a crescut de 31 de ori, la 786 miliarde de dolari iar în țările în curs de dezvoltare aceasta a crescut de 29 de ori, la o valoare de 199 miliarde de dolari (UNCTAD 2007). În tot acest timp domeniile cele mai atractive au fost electricitatea și telecomunicațiile, în timp ce zona de transport și alimentare cu apă a atras un nivel mult mai mic de fonduri de investiții. Situația statistică a investițiilor străine directe implicate în industria infrastructurii la nivelul țărilor slab dezvoltate pentru perioada 1996 – 2006 este prezentată în tabelul 2.

**Tabel 2.** Investiții străine directe în industria din domeniul infrastructurii în țările slab dezvoltate (1996 – 2006)

Industria infrastructurii	Valoare (milioane USD)	Procent din totalul țărilor slab dezvoltate
Total infrastructură	13013	100
Energie	4569	35,1
Telecomunicații	6394	49,1
Transport	2017	15,5
Apă	32	0,2

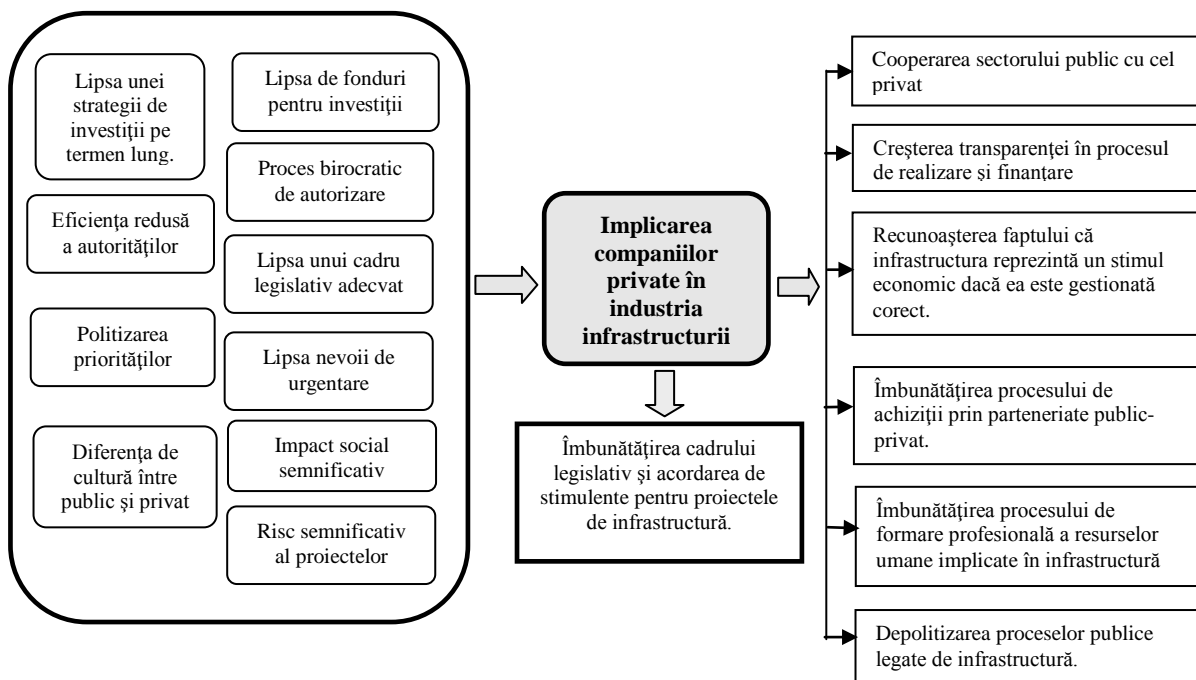
*Sursa:* (UNCTAD, World Investment Report 2008)

Trendul către deschidere a fost mai răspândit printre țările dezvoltate și economiile în tranziție relativ avansate. Statistic se poate observa faptul că toate grupurile de țări sunt acum mult mai deschise către activitățile companiilor private în infrastructură decât erau cu douăzeci de ani în urmă. Trebuie remarcat faptul că există schimbări semnificative diferențiate în funcție de industrie. Deschiderea este cea mai înaltă a fost în zona telecomunicațiilor mobile în timp ce situația opusă a fost regăsită în infrastructura de apă. Țările sunt mai receptive la implicarea sectorului privat în

segmentele industriei care sunt relativ ușor de desfăcut și de expus competiției. Coeziunea public – privat este mai mare și în țările cu capabilități de reglare instituționale mai dezvoltate. În același timp, autoritățile devin mai precaute în legătură cu permisiunea companiilor străine de a prelua controlul unei anumite infrastructuri, incluzând generarea de curent electric și distribuția, operațiunile de port și telecomunicațiile. Noile restricții au în vedere aspecte precum securitatea națională sau problemele de interes public.

În figura nr. 1 am prezentat cauzele principale ce limitează integrarea companiilor private în industria infrastructurii dar și potențiale soluții de îmbunătățire a situației existente, identificate pe baza cercetărilor teoretice și practice.

**Fig. nr. 1.** Factori inhibitori și soluții pentru implicarea companiilor private în industria



Avantajele competitive ale intrării companiilor private în industria de infrastructură sunt în primul rând legate de expertiza în designul și proiectarea rețelelor, talentul și experiența în inginerie, know-how-ul de mediu, cunoștințele și competențele în zona managementului proiectelor, orientarea către eficiență și eficacitate.

Intrarea companiilor private în industria infrastructurii presupune pe de o parte aducerea și integrarea de tehnologie „grea” (ex. echipamente speciale pentru purificarea apei) respectiv tehnologie „ușoară” (ex. practici organizaționale și experiență

managerială) în cadrul operațiunilor desfășurate în țările gazdă. Beneficiile au în vedere faptul că tehnologia „grea” în infrastructura de telecomunicații, de exemplu, poate să contribuie la scăderea pragului de acces la informație și utilizare a tehnologiilor de comunicare pentru țările în dezvoltare. De asemenea transferul de tehnologie „soft” la operațiunile țării gazdă (ex.: refacerea proceselor operaționale, a practicilor de procurare și subcontractare etc.) contribuie semnificativ la mărirea productivității. Impactul transferului tehnologic larg utilizat de către companiile private favorizează și influențează și difuzarea tehnologiei la alte firme în industrie prin fenomene precum asocierile, mobilitatea personalului, efectul demonstrării, transferul tehnologic etc.

Experiența a evidențiat faptul că majoritatea companiilor private de infrastructură investesc în străinătate pentru a accesa piețele economiilor gazdă. Ele se orientează la beneficiile determinate de oportunitățile de piață ce apar din diferite surse inclusiv liberalizarea și deregularizarea în economiile gazdă, fuziunea și absorbția unor operatori locali, deschiderea țărilor gazdă la achiziții străine de tehnologie și echipamente etc.

Problematica dezvoltării bilaterale sau multilaterale a proiectelor de infrastructură are implicații majore și asupra fenomenului de repartizare și asumare a riscului. Măsurile de diminuare a riscului din partea țărilor gazdă și a organizațiilor internaționale pot ajuta pe termen scurt la mobilizarea finanțării private a proiectelor de infrastructură în economiile în dezvoltare și de tranziție. O atenție specială trebuie acordată acțiunilor menite să diminueze cele trei tipuri mari de risc și anume: riscul politic (incluzând riscurile sub-suveran și contractual), riscul de credit și riscurile ratei de schimb.

Demersurile de investiții orientate către infrastructură sunt, cel mai adesea, privite de către investitori și operatori ca inițiative cu risc ridicat, în special când au loc în cadrul unor economii în curs de dezvoltare sau de tranziție. Unele dintre riscuri sunt comune pentru toate proiectele de infrastructură, în timp ce altele aparțin de o industrie anume. Aceste riscuri pot fi accentuate atunci, când investitorii operează în țări străine și angajamentele sunt realizate în țări cu un nivel al PIB/locuitor redus. Riscurile, din punct de vedere corporatist, includ nesiguranța recuperării investițiilor în infrastructură, riscuri politice (renegocierea contractelor de către autorități, protestele publice împotriva firmelor private sau firmelor străine) dar și abilitatea utilizatorilor de a plăti.

De cele mai multe ori, nu toate riscurile non politice și alte riscuri non comerciale pot fi acoperite prin intermediul sistemului de asigurări. (Harris, 2003).

Deși există o colecție semnificativă de instrumente disponibile pentru diminuarea riscului, programele curente sunt încă insuficiente pentru situația țărilor cu venit redus. În același timp, instrumentele de diminuare a riscurilor nu ar trebui să fie văzute ca un panaceu. Prea multă diminuare a riscului poate duce la probleme de hazard moral și să încurajeze nesăbuința riscării din partea investitorilor și a împrumutătorilor. În timp ce metodele de diminuare a riscului pot facilita mobilizarea datoriei private și echitatea, ele nu fac proiectele slab structurate mai viabile.

Fără un cadru instituțional și de reglementare adecvat, riscul de eșec crește semnificativ, prin faptul că țările pot să piardă din participarea companiilor private străine. Trebuie menționat și faptul că acest proces, odată demarat este ireversibil, ceea ce impune o abordare etapizată, cu o succesiune corespunzătoare care să aibă în vedere cel puțin restructurarea competitivă, introducerea reglementărilor și stabilirea unei agenții independente de reglementare etc. O astfel de succesiune ajută la clarificarea regulilor jocului pentru potențialii investitori și asigură o mai bună pregătire a autorităților la implicarea într-un proiect specific. În realitate, deschiderea către investiția străină a precedat adeseori o reformă cuprinzătoare, cu consecințe mai puțin pozitive ca rezultat imediat, dar sustenabile pe termen mediu și lung

În multe situații, autoritățile și furnizorii de servicii de infrastructură din sectorul privat nu sunt la un nivel de coerență corespunzător pentru a se asigura nivelul de creștere dorit. Furnizorii din sectorul privat sunt nemulțumiți de modul în care infrastructura a ajuns, la nivel global, să fie implicată în procesul politic. Sistemele birocratice contribuie cu succes la ineficiența autorităților în acest domeniu, la acestea fiind adăugate planificările pe termen scurt, neglijarea lucrărilor de întreținere a infrastructurii existente, depășirea costurilor stabilite pentru proiecte și corupția percepută în selectarea furnizorilor de infrastructură. Soluțiile pentru astfel de situații trebuie să aibă în vedere depolitizarea procesului de dezvoltare a infrastructurii precum și o mai mare transparență în planificarea infrastructurii și selecția proiectelor.

Chiar dacă în anumite situații externalizarea infrastructurii a fost benefică din perspectiva reducerii costurilor și a termenelor pe un orizont de timp scurt și mediu, pe termen lung însă costurile au fost mult mari, și chiar au depășit posibilitățile de

rambursare ale autorităților. Consecințele directe au fost legate de creșterea semnificativă a gradului de îndatorare și chiar o expunere riscantă a autorităților în zona piețelor financiare.

Într-o analiză retrospectivă a investițiilor realizate proiectele de infrastructură atât din punct de vedere cantitativ cât și din cel calitativ se poate afirma faptul că cele mai bune rezultate au fost înregistrate pe state care au înțeles necesitatea parteneriatului public – privat, au valorificat corespunzător avantajele și au limitat pe cât posibil impactul negativ al unui astfel de contract. Experiența colaborărilor de tip public – privat pe domeniul infrastructurii a dovedit faptul că cu cât este mai ridicat nivelul de contestabilitate al unei industrii de infrastructură, cu atât mai probabilă este implicarea companiilor private, ceea ce va avea ca efect o creștere de eficiență datorită competiției crescute. Aceasta va fi resimțită atât în planul optimizării raportului preț / calitate, cât și în planul inițiativelor de extindere și acoperire a noi zone de deservire.

Pe de altă parte pot exista și consecințe negative ale unei astfel de inițiative de implicare a companiilor private. În anumite domenii, cum ar fi alimentarea cu apă, care încă pentru multe state reprezintă o industrie publică de tip monopolist, intrarea unei companii de infrastructură străine poate determina limitarea monopolului public și transformarea acestuia într-unul de tip privat. Acesta poate să împiedice ulterior inițiativa altor organizații locale care doresc să se implice sau chiar să faciliteze practicarea unui comportament necompetitiv în raport cu piața (WIR 2008).

Un alt factor de restricționare a extinderii participării companiilor private la industria de infrastructură a țărilor gazdă este legat de impactul asupra prețurilor, care poate să acționeze diferențiat. În unele situații, aceasta a cauzat creșteri considerabile la prețurile practicate pentru serviciile prestate, rezultatul direct fiind imposibilitatea sau limitarea accesului populației sărace. Accesul populației la servicii de infrastructură este determinat de cel puțin trei variabile precum: necesitatea serviciului, prețul acestuia și venitul de care dispune populația din regiunea sau statul respectiv. Din această perspectivă impactul participării companiilor private la servicii de infrastructură poate să fie diferit între segmentele unei societăți: îmbunătățirile în performanța industriei nu se traduc în mod obligatoriu într-o disponibilitate crescută și permisivitate a serviciilor pentru toți membrii unei societăți, în special cei săraci și cei care locuiesc la țară, în sate îndepărtate și zone economice sărace.

Invitația către companiile private străine de a livra servicii de infrastructură constituie, într-o primă fază, răspunderea oficialilor publici, deoarece investițiile de infrastructură cer în mod tipic negocierea contractelor între țara gazdă și investitorii străini. Condiția preliminară pentru țările gazdă este să-și dezvolte expertiza pentru a determina nivelul de performanță dorit și formele implicării sectorului privat, să negocieze și să monitorizeze implementarea proiectelor.

Din cauza asimetriilor din sfera informației și a experienței între companiile private străine și autoritățile țării gazdă, parafarea parteneriatelor și a contractelor constituie o sarcină dificilă, pentru staful sectorului public care trebuie să se armonizeze cu resursele sectorului privat în procesul de negociere a contractelor. Companiile mari preferă să facă uz de firmele de avocatură internaționale și de experți consacrați în tranzacții financiare de proiect, aspect care pentru autorități nu este întotdeauna posibil cel puțin pentru țările în dezvoltare. Dacă țările cu experiență limitată decid să implice sectorul privat în proiectele de infrastructură, este recomandabil să se înceapă la o scară mică decât să adopte un program major peste industrie. Ar putea fi, de asemenea, util pentru ele la început să se concentreze pe segmentele mai puțin contestabile ale industriilor de infrastructură.

O altă problemă specifică domeniului și care trebuie menționată în cadrul prezentului demers ține de evoluția îngrijorătoare a numărului de dispute legate de investițiile pe infrastructură. La sfârșitul anului 2007 aproximativ o treime dintre disputele recunoscute la nivel internațional, aflate în diferite stadii de soluționare erau legate de electricitate, transport, telecomunicații, apă și sănătate. Disputele au provocat o serie largă de dezbateri în legătură cu implicațiile acordurilor internaționale de investiții pe zona infrastructurii. Rezultatele acestor inițiative au fost legate de identificarea unor aspecte considerate primordiale în relația autorități – mediu privat pe infrastructură. Dintre acestea pot aminti: necesitatea unei nivel corespunzător de protecție și siguranță pentru investitorii străini, flexibilitatea autorităților și disponibilitatea metodelor de reglaj în cazul unor abateri (IJ 2008).

Un rezumat sintetic al deciziilor de arbitraj a evidențiat faptul că mai puțin de jumătate dintre deciziile luate au favorizat pretinzătorii de daune, și că pagubele adjudecate au fost considerabil mai mici decât totalul solicitărilor făcute de investitori. Totuși este important să considerăm rolul potențial al țărilor gazdă și al comunității

internaționale în facilitarea mai multor investiții străine, în mod special din perspectiva țărilor cu venit mic, cărora le lipsesc capacitățile domestice și care sunt principalii candidați la eșec prin implicarea companiilor private în infrastructură.

Fără unele forme de subvenții, intervenția prin investiții în infrastructură în cazul unor economii, comunități și segmente industriale care sunt caracterizate de putere de cumpărare slabă nu va atinge nivelul de performanță dorit. În astfel de situații, instituțiile de sprijin și dezvoltare financiară internațională pot juca rolul de cofinanțatori catalizatori. Există o serie de industrii precum electricitatea, apa și transportul, în care se manifestă un potențial semnificativ pentru sinergii între investiția străină, intervenția instituțiilor financiare și contribuția autorităților publice locale.

Adevărata provocare o constituie evaluarea costurilor și beneficiilor asociate fiecărei opțiuni, cum ar fi menținerea serviciilor de infrastructură în cadrul sectorului public, oferirea de concesiuni potențialilor investitori și privatizarea totală către sectorul privat, incluse aici fiind și companiile multinaționale. Ideea de bază ar fi ce mod de participare are cele mai mari șanse de maximizare a beneficiilor nete prin acceptarea implicării companiilor internaționale, în ceea ce privește îmbunătățirea serviciilor de infrastructură și reducerea costurilor. Răspunsul la o astfel de dilemă depinde de context, nefiind cazul unei soluții universale. Autoritățile însă trebuie să decidă ce fel de politică adoptă, astfel încât să se obțină beneficiile dorite, incluse fiind aici și cele legate de ajutorul pentru eliminarea sărăciei sau pentru atingerea unor performanțe în dezvoltarea economico-socială.

### **Concluzii**

Într-un orizont de timp mediu și lung cererea de capital și investiții în infrastructură va fi foarte ridicată, ceea ce impune adoptarea unor strategii corespunzătoare din punct de vedere financiar, dar care să aibă în vedere și respectarea criteriilor de utilizare, eficacitate, sustenabilitate sau durabilitate. Datorită magnitudinii investițiilor curente și a perspectivei pentru viitoare creșteri, responsabilii financiari, reprezentanții finanțatorilor și oficialii guvernamentali au nevoie să înțeleagă ce înseamnă proiectele de infrastructură, de ce crează ele valoare și cum să organizeze tranzacțiile care au o probabilitate foarte mare de reușită atât pe plan operațional cât și financiar.



În concluzie trebuie precizat faptul că țările gazdă, cu precădere cele în curs de dezvoltare, trebuie să decidă când este cel mai potrivit să atragă companiile private în dezvoltarea și managementul infrastructurii. Pentru aceasta ele trebuie să identifice și operaționalizeze moduri de asigurare și garantare ca proiectele cu implicarea mediului privat conduc la efectele de dezvoltare așteptate.

Dacă avem în vedere faptul că prioritățile politice și opțiunile se schimbă uneori prea des, amestecul optimal de investiție privată și publică devine cu adevărat o provocare complexă. Proiectarea și implementarea politicilor potrivite pentru a utiliza rolul potențial al companiilor private în infrastructură cere capacități adecvate, coerență pe termen mediu și lung respectiv un cadru legislativ adecvat. Autoritățile publice trebuie să prioritizeze între solicitările proiectelor diferite, să stabilească obiective clare și realiste pentru proiectele alese și să le integreze în strategii mai largi de dezvoltare.

Dezvoltarea infrastructurii fizice rămâne una dintre cele mai urgente zone la care să se adreseze factorii politici. Nevoile sunt imense, și venirea în întâmpinarea lor va solicita o mai mare utilizare a sectorului privat, incluzând companiile private de investiții internaționale. Aceasta se aplică în special țărilor în curs de dezvoltare unde îmbunătățirile din infrastructură sunt critice pentru realizarea dezvoltării economico - sociale. Orice amestec de implicare a sectorului privat sau public ar fi ales, instituțiile adecvate și mecanismele de întărire sunt esențiale pentru a asigura livrarea eficientă și echitabilă de servicii de infrastructură. Răspunsul la provocările infrastructurii solicită un efort concertat din partea tuturor părților relevante. Aceasta implică o combinație potrivită a guvernării îmbunătățite și capacități în țările gazdă, un mai mare sprijin din parte comunității internaționale și comportament responsabil din partea investitorilor. După cel puțin două decenii de experiență internațională în colaborările cu organizațiile multinaționale și implicarea lor în industriile de infrastructură din cadrul multor țări în curs de dezvoltare, ce au generat atât proiecte de succes dar și eșecuri remarcabile, se poate afirma că natura, dimensiunile și implicațiile acestor parteneriate rămân încă probleme deosebit de complexe. Mobilizarea și orientarea fluxurilor financiare din ce în ce mai mari către țările în curs de dezvoltare, rămâne totuși o problemă a comunității internaționale, care trebuie să găsească soluții pe termen scurt și mediu.

## Bibliografie

- Academia Română (1998).** Dicționarul explicativ al limbii române. Institutul de Lingvistică „Iorgu Iordan”, Editura Univers Enciclopedic, 1998.
- Auriol, Emmanuelle și Pierre M. Picard (2006).** Infrastructure and public utilities privatization in developing countries”, World Bank Policy Research Working Paper, No. 3950. Washington, D.C.: World Bank.
- Centrul de Informare ONU pentru România (2000).** Obiectivele de Dezvoltare ale Mileniului (ODM), articol disponibil on line la adresa: <http://www.onuinfo.ro/odm/>
- DEF (2007).** Dicționar economic și financiar. S.C. Ditec Profit S.R.L, disponibil online la adresa: [http://www.contabilizat.ro/dictionar\\_economic\\_si\\_financiar.html](http://www.contabilizat.ro/dictionar_economic_si_financiar.html)
- Dolzer, Rudolf și Christoph Schreuer (2008).** Principles of International Investment Law. Oxford: Oxford University Press
- EBRD (2007).** Transition Report 2007: People in Transition. London: European Bank for Reconstruction and Development
- Ernst & Young (2008).** European Attractiveness Survey 2008, June; disponibil online la adresa [www.ey.com/Global](http://www.ey.com/Global).
- Esty, Benjamin (2004).** Modern Project Finance: A Casebook. Hoboken, NJ: John Wiley and Sons.
- Esty, Benjamin and Aldo Sesia (2007).** An overview of project finance and infrastructure finance – 2006 update, HBS Publishing Case, No. 207-107. Boston,
- Harris, Clive (2003).** Private participation in infrastructure in developing countries: trends, impacts, and policy lessons, World Bank Working Paper, No.5. Washington, D.C.: World Bank.
- IJ Online (2008).** Global Infrastructure Finance Review 2007, Infrastructure Journal Online, disponibil online la adresa [www.ijonline.com/Downloads/Marketing/46905dd7-ac75-407f-bd9b-a7b110ee2b9b.pdf](http://www.ijonline.com/Downloads/Marketing/46905dd7-ac75-407f-bd9b-a7b110ee2b9b.pdf).
- Kessides, Ioannis N. (2005).** The challenge of infrastructure privatisation, CESifo DICE Report, 1/2005: 19–25.

- Lebendencu Miruna (2009).** Investițiile în infrastructură pot fi un stimulent economic. Ziarul Financiar din data de 10.02.2009, disponibil la adresa: <http://www.zf.ro/eveniment/kpmg-investitiile-in-infrastructura-pot-fi-un-stimulent-economic-3886705/>
- PricewaterhouseCoopers (2008).** Analysis and opinions on global M&A activity: telecoms sector, M&A Insights, disponibil la adresa [www.pwc.com/telecomsinsights](http://www.pwc.com/telecomsinsights)
- UNCTAD/WEB/ITE/IIA/2007/4 - World Investment Prospects Survey 2007-2009.** 82 p.
- United Nations Conference on Trade and Development - World Investment Report 2008 – Transnational Corporations and the Infrastructure Challenge.**
- World Bank (1994).** World Development Report: Infrastructure for Development. New York: Oxford University Press.
- World Bank (2005).** The role of the public and private sector in transport infrastructure: PPP options.
- World Bank (2007).** Doing Business 2008: How to Reform. Washington, D.C.: World Bank.
- World Bank (2008).** Infrastructure, Issue Briefs, available at <http://go.worldbank.org/RSG3R6K6Q0>
- World Investment Report 2006.** FDI from Developing and Transition Economies:
- World Investment Report 2007.** Transnational Corporations, Extractive Industries and Development. 294 p. Sales No. E.07.II.D.9. \$80. [www.unctad.org/en/docs/wir2007\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/wir2007_en.pdf).