

FINANȚAREA INFRASTRUCTURII PRIN MECANISMELE PIEȚEI DE CAPITAL

Grupul de Presă BURSA, având ca parteneri **Bursa de Valori București (BVB)**, **Asociația Brokerilor și CBM Group, INC**, au organizat marți, 28 ianuarie 2020, la Hotel Sheraton Bucharest, Sala Platinum, din București, conferința internațională cu tema: **„Finanțarea infrastructurii prin mecanismele Pieței de Capital” (Infrastructure Finance and Capital Markets)**.

Pentru modernizarea infrastructurii în România, fie că vorbim despre autostrăzi, drumuri naționale, căi ferate, aeroporturi, porturi fluviale sau maritime, nici un guvern nu a găsit soluțiile optime de finanțare, banii alocați nefiind suficienți, iar fondurile europene greu de accesat datorită legislației și birocrăției pentru obținerea autorizațiilor necesare derulării proiectelor de infrastructură. În aceste condiții, sunt necesare surse alternative de finanțare, inclusiv prin utilizarea mecanismelor pieței de capital.

Moderator al evenimentului a fost Dan Paul, președintele asociației Brokerilor din România.

Din intervențiile interlocutorilor am consemnat:

Parteneriatul public/privat încă mai poate fi o oportunitate (soluție ideală) pentru țara noastră, care, până în prezent, nu a știut să-l facă bine și nici cum să se finanțeze. În sectorul bancar, în anul 2007, raportul credite/depozite era de 160%, ca urmare a finanțărilor externe, iar acum, este de 75%, depozitele din băncile românești fiind de 360 miliarde lei, iar creditele de aproximativ 300 miliarde lei, o oportunitate ce poate avea alte utilizări.

Infrastructura poate fi finanțată prin bugetul guvernului și fondurile

europene, care sunt limitate la 5 miliarde Euro pe an, prea puțin pentru cât are nevoie România.

Din 2019, la nivelul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, s-a reevaluat situația proiectelor existente pentru a avea o bază credibilă. S-au implementat măsuri pentru creșterea investițiilor în infrastructură și pregătirea marilor proiecte din exercițiul financiar 2021 – 2027. S-a creat un cadru normativ coerent și clar pentru fiecare instituție implicată în proiectele de infrastructură. O atenție importantă se acordă pentru identificarea mecanismelor de finanțare – sector bancar, instituții financiare internaționale și consultării transparente și oneste cu mediul de afaceri.

Un instrument de bază pentru finanțarea infrastructurii în România îl constituie investiția în obligațiuni private, care este mai sigură decât în obligațiunile emise de stat. În SUA există, din 1971, companii de asigurare financiară, asigurarea numită *monoline financial guarantee insurance*, prin care se reține de la emitentul obligațiunilor o primă de asigurare în situația în care nu va plăti, iar garantul continuă plățile ca și cum nu s-ar fi întâmplat nimic.

Statele Unite ale Americii reprezintă, de 70 de ani, un „laborator” al piețelor de capital. Activele financiare ale familiilor în: depozite bancare, obligațiuni sau produse de asigurare, constituie economiile țării, reprezentând de trei ori Produsul Intern Brut. Infrastructura este finanțată prin obligațiuni municipale.

Soluția pentru finanțarea infrastructurii și dezvoltarea României o



constituie piața de capital. Investițiile în infrastructură generează o rată de dezvoltare de 20%. Pe piața de capital lichiditatea este foarte slabă și sunt tranzacționate 81 de emisiuni de obligațiuni, foarte multe fiind municipale. În ultimii cinci ani, au fost 63 de emisiuni de obligațiuni, în valoare de 5,8 miliarde Euro, iar cele municipale, numai 600 milioane Euro. 2019 a fost un an foarte bun pentru emisiunile de obligațiuni.

Investițiile în infrastructură sunt o prioritate pentru Grupul Băncii Mondiale, cel mai mare fond de investiții existent. Fonduri există, ale instituțiilor financiare internaționale și ale băncilor, dar lipsesc proiectele care să fie finanțate, în special studiile de fezabilitate – fezabilitatea financiară, care să arate modalitatea optimă de finanțare (structura finanțării).

Infrastructura înseamnă și aeroporturi, poduri. În Europa, majoritatea aeroporturilor sunt private (66%), numai 2 – România și Polonia – sunt de stat. Studiul făcut în urmă cu doi ani de Airhelp pe 132 de aeroporturi, cu referire la: timpii de așteptare, experiența de shopping a călătorilor, calitatea serviciilor, a plasat aeroportul Henri Coandă pe locul 129. Este nevoie de o investiție într-un nou terminal, al cărui studiu de fezabilitate existent din 2010 trebuie reactualizat.

Foarte importantă este și infrastructura feroviară. Până în 2030, 30% din volumul de marfă să fie transportat pe calea ferată, iar până în 2050, 50%. Până în 2021, pentru reabilitarea

rețelei și a căilor ferate, sunt necesare investiții de 13 miliarde Euro. Pentru peste 30% din infrastructura feroviară nu există intenții de investiții în următorii 10 – 15 ani; companiile private, având rating-uri mai bune, pot face investiții.

Modificările legislative din 2019 permit Fondurilor de Pensii să investească în clase de active, cum ar fi: fonduri de infrastructură și parteneriate public/private; dar, trebuie create condițiile pentru că cei care investesc să-și recupereze banii. În prezent, Fondurile de Pensii investesc în infrastructura energetică. Autoritatea de Supraveghere Financiară (ASF) este partenerul Asociației Administratorilor de Fonduri.

Conform legislației noastre actuale, infrastructura de transport se află în domeniul public al statului. Finanțarea proiectelor de infrastructură constituie o problemă dificilă pentru România, în special regimul juridic al proprietății asupra infrastructurii de transport. În România, are nevoie de un cadru legal și juridic pentru infrastructură, de un tratament fiscal atractiv și o soluție de asigurare financiară.

Un model de parteneriat public/privat (PPP), de investiție privată, este proiectul Netcity – dezvoltarea infrastructurii de fibră optică – telecom – în subteran din București.

Scopul conferinței a fost de a da drumul/ startul la un tip de afacere inedită în România.

A consemnat,
Ing. Veronica OLTENEANU