Евразийская экономическая комиссия

**Доклад**

«О перечне приоритетных интеграционных

инфраструктурных проектов в сфере транспорта

государств – членов Евразийского экономического союза»

Москва – 2022

**Список сокращений и условных обозначений**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ЕАЭС, Союз |  | Евразийский экономический союз |
| Комиссия |  | Евразийская экономическая комиссия |
| Стратегические направления |  | Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции до 2025 года |
| «Дорожная карта» |  | План мероприятий («дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2021 – 2023 годы |
| Рабочая группа |  | Рабочая группа по рассмотрению значимых интеграционных проектов в сфере транспорта и инфраструктуры |

СОДЕРЖАНИЕ

|  |  |
| --- | --- |
| Введение | 4 |
| 1. Координация развития транспортной инфраструктуры,  как гибкий механизм целевого содействия экономическому развития государств – членов ЕАЭС | 5 |
| 2. О приоритетных интеграционных инфраструктурных проектах  в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС | 8 |
| 3. Факторы, влияющие на эффективность реализации инфраструктурных проектов | 17 |
| Заключение | 18 |

**Введение**

Настоящий доклад подготовлен во исполнение пункта 6.1.5 Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, утвержденных Решением Высшего Евразийского экономического совета от 11 декабря 2020 г. № 12, и пункта 6.1.5 Плана мероприятий по реализации Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года, утвержденного Распоряжением Совета Евразийской экономической комиссии от 5 апреля 2021 г. № 4.

При подготовке доклада «О перечне приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов Евразийского экономического союза» (далее – Доклад) использована информация уполномоченных органов государств – членов Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз) в области транспорта, аналитические материалы Евразийской экономической комиссии (далее – Комиссия), а также аналитические материалы из источников, находящихся в открытом доступе.

Развитие транспортной инфраструктуры является одной из наиболее актуальных задач для государств – членов ЕАЭС от решения которой зависят реализация интеграционных приоритетов Союза, как в сфере обеспечения взаимной торговли, стимулирования экономического роста и занятости, так и развития транзитных евроазиатских перевозок грузов.

Реализация приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов на территории государств-членов является одним из основных элементов создаваемого Единого транспортного пространства.

Результаты развития транспортных маршрутов Союза будут выходить за рамки решения только транспортных проблем. Они окажут позитивное влияние не только на показатели работы транспортных систем государств-членов, но и на макроэкономические показатели, что обусловлено мультипликативным эффектом от реализации проектов. В конечном итоге развитие транспортных маршрутов ЕАЭС станет стимулом для процессов экономической интеграции государств-членов Союза и создания Единого экономического пространства.

**1. Координация развития транспортной инфраструктуры,**

**как гибкий механизм целевого содействия экономическому развития государств – членов ЕАЭС**

Транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей экономики.

Это обусловлено объединяющей и связующей ролью транспорта, влиянием на размещение производительных сил, перемещение товаров (грузов) и людей (пассажиров).

Наличие разветвленной и эффективно функционирующей инфраструктуры позволяет:

снизить затраты на перевозку;

повысить скорость перевозок пассажиров и грузов;

увеличить пропускную способность;

обеспечить доступность транспортных услуг;

улучшить инвестиционный климат.

Транспортная инфраструктура становится ключевым фактором развития национальных экономик и их интеграции в мировую экономику. Уровень развития инфраструктуры определяет конкурентоспособность национальных экономик, обеспечивая основу для развития других отраслей.

Все эти обстоятельства позволяют отнести транспорт к числу приоритетных отраслей экономики. Географические особенности Союза определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ с точки зрения реализации его транзитного потенциала.

Важным элементом для эффективного функционирования транспорта является наличие современной и безопасной транспортной инфраструктуры.

Пунктом 6.4.2 Плана мероприятий по реализации Стратегических направлений предусмотрена совместная реализация значимых инфраструктурных проектов на евразийском пространстве, создание транспортных коридоров, в том числе трансконтинентальных и межгосударственных, увеличение пассажирских и грузовых перевозок с целью реализации транзитного и логистического потенциала Союза.

В соответствии с пунктом 6.1.5 Стратегических направлений в 2022 г. планируется подготовить и принять распоряжение Межправительственного совета о перечне приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов Евразийского экономического союза.

Перечень совместных проектов государств-членов в сфере транспорта и инфраструктуры сформирован в соответствии с Рекомендацией Коллегии Комиссии от 14 октября 2019 г. № 33 «О значимых интеграционных проектах и перечне совместных проектов государств – членов Евразийского экономического союза в сфере транспорта и инфраструктуры», которой государствам-членам рекомендовано представлять в Комиссию предложения по формированию перечня совместных проектов для рассмотрения Рабочей группой по рассмотрению значимых интеграционных проектов в сфере транспорта и инфраструктуры, созданной Распоряжением Коллегии Комиссии от 24 апреля 2018 г. № 75.

Работа по актуализации перечня совместных проектов и мониторингу реализации совместных проектов проводится в соответствии с подпунктами а) и б) пункта 15 «дорожной карты» на 2021 – 2023 годы.

На основании информации уполномоченных органов государств-членов   
в области транспорта перечень совместных проектов государств-членов в сфере транспорта и инфраструктуры, включающий шесть проектов, актуализирован и размещен на сайте Комиссии.

Реализация инфраструктурных проектов имеет ряд специфических особенностей, которые следует принимать во внимание при оценке проектов.

В числе основных:

длительные сроки реализации ввиду масштабности и ресурсоемкости проектов;

наличие постоянного дефицита финансирования;

высокий инвестиционный порог для реализации;

значительные сроки возврата инвестиций;

высокая капиталоемкость;

мультипликативный эффект.

На транспортную инфраструктуру приходится половина всех мировых инфраструктурных расходов, в настоящее время ежегодные расходы на транспортную инфраструктуру составляют 1,3 трлн. долл. США, а к 2040 году составят 2 трлн. долл. США.

Рис. 1



В общей структуре глобальных инвестиций в транспортную инфраструктуру значительную долю составляют проекты строительства и модернизации автомобильных дорог. На их строительство и ремонт расходуется больше, чем на железные дороги, порты и аэропорты вместе взятые.

Что касается финансирования инфраструктурных проектов в рамках ЕАЭС, достаточно значительный опыт в этой сфере накоплен у Евразийского банка развития.

Евразийский банк развития (ЕАБР) является международной финансовой организацией, призванной содействовать экономическому росту государств-участников, расширению торгово-экономических связей между ними и развитию интеграционных процессов на евразийском пространстве путем осуществления инвестиционной деятельности.

На 1 ноября 2020 года текущий инвестиционный портфель Банка составил 4,054 млрд. долларов США и включает 83 проекта в шести государствах-участниках Банка.

Балансовый портфель (без учета провизий и дисконтов) составил 2,807 млрд. долларов США.

Общая сумма инвестиций Банка в экономики государств-участников достигла 9,253 млрд. долларов США.

Банк уделяет преимущественное внимание финансированию проектов по развитию энергетики, транспорта и инфраструктуры. На начало августа проекты в данных отраслях составили 14,5 (энергетика) и 25,3% (транспорт и инфраструктура) от объема текущего инвестиционного портфеля.

**2. О приоритетных интеграционных инфраструктурных проектах**

**в сфере транспорта государств – членов ЕАЭС**

Как было сказано ранее, на площадке Комиссии функционирует рабочая группа по рассмотрению значимых интеграционных проектов в сфере транспорта и инфраструктуры, в рамках которой сформирован перечень совместных проектов государств – членов Евразийского экономического союза в сфере транспорта и инфраструктуры.

Ниже приведен перечень, детализированный в разрезе проектов и государств:

**Республика Армения**

**1. Инвестиционная программа дорожного коридора Север – Юг 4-ая очередь (Транш-4).**

В реализации проекта заинтересованы все государства – члены Евразийского экономического союза, Республика Таджикистан.

Автодорога является частью международной магистрали AH 82, связывающей между собой такие страны Центральной Азии, как Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Узбекистан.

Проект направлен на увеличение и повышение эффективности использования транзитного потенциала Союза.

«Инвестиционная программа дорожного коридора Север-Юг» нацелена на реконструкцию автомагистрали протяженностью 550 км вдоль всей территории Республики Армения, с последующим выходом к грузинским портам Поти и Батуми (на Черном море) и далее на Россию, страны СНГ и Евросоюз.

*Стоимость реконструкции всего транспортного коридора по предварительным оценкам составляет от 2 млрд. долл. США до 3 млрд. долл. США.*

Текущее и планируемое финансирование достаточно для реконструкции около 312 км дороги. Параллельно ведутся переговоры с нынешними донорами, а также рассматриваются новые финансовые ресурсы в рамках частных инвесторов и государственно-частного партнерства (ГЧП) для оставшихся около 183 км дороги.

Любые заинтересованные стороны имеют право принять участие в объявленных тендерных процедурах, если они имеют соответствующую квалификацию и соответствуют необходимым требованиям.

Реализация проекта

Для строительства 32 км участка Агарак (граница Исламской Республики Иран) до Каджарана дорожного коридора Север – Юг, Евразийским фондом стабилизации и развития был выделен кредит в размере 150 млн. долл. США.

Состоялся тендер на проектирование, в результате которого в конце июня 2019 года был подписан контракт на проектирование с Консорциумом, состоящим из следующих компаний: IRD ENGINEERING S.R.L. (Италия) и GP Ingegneria S.R.L (Италия).

С сентября 2019 г. были начаты работы по проектированию.

В результате объявленной ВОЗ пандемии короновируса, а также соответствующих ограничений, принятых в Итальянской Республики и Республики Армения, Консорциум объективно не смог продолжить работу в соответствии с ранее утвержденным планом, в связи с чем был изменен срок предоставления Консорциумом Клиенту окончательного проекта. Согласно указанному изменению Консорциум предоставит окончательный проект в 2021 г., после чего будет объявлен тендер на строительные работы.

**Республика Беларусь**

**2. Реконструкция автомобильной дороги М-1/Е 30 для развития автомобильного маршрута Западная Европа – Западный Китай с ответвлением на Республику Беларусь.**

В реализации проекта заинтересованы Республика Беларусь, Российская Федерация, Республика Казахстан, КНР.

Протяженность автомобильной дороги М-1/Е 30 составляет 610 км.

Дорога строилась, на различных участках, в период с 1940 г. по 1997 г. и на всем своем протяжении имеет четыре полосы движения с центральной разделительной полосой. Интенсивность движения на отдельных участках дороги достигает 8500 - 10000 автомобилей в сутки. Автодорога М-1/Е 30 является участком Критского коридора II Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород, соединяющего Германию, Польшу, Беларусь и Россию и определенного Европейским Союзом, как высший приоритет среди Критских коридоров в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков между Востоком и Западом. Позволит обеспечить бесперебойное движение с установленными скоростями и полностью удовлетворить потребности республики и регионов в грузовых и пассажирских перевозках.

*Потребность в инвестициях по проекту составит 1940 млн. долл. США.*

Реализация проекта

По поручению Президента Республики Беларусь Лукашенко А.Г. Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь утверждена концепция модернизации автомобильной дороги М-1/Е30 с приданием ей характеристик автомагистрали. Реконструкция автодороги М-1/Е30 предусмотрена Государственной программой «Дороги Беларуси» на 2021 - 2025 годы. В Государственной инвестиционной программы на 2021 год запланированы финансовые средства на разработку предпроектной документации и на комплексное инструментальное обследование дороги. С целью обеспечения финансированием Проекта проводится работа по привлечению заемных средств.

**3. Реконструкция автомобильной дороги М-10 для развития южного обхода маршрута Западная Европа – Западный Китай через Республику Беларусь, южный обход Украины.**

В реализации проекта заинтересованы Республика Беларусь, Российская Федерация, Республика Казахстан, КНР.

Автомобильная дорога М‑10 проходит по территории Гомельской и Брестской областей.

Протяженность маршрута составляет 608 км.

Требуется модернизация автомобильной дороги протяженностью 371,6 км.

На всем протяжении автомобильная дорога соответствует   
I-III категории и имеет 2-4 полосы движения.

Данная автодорога является одним из значимых международных транспортных маршрутов и обеспечивает кратчайшую связь стран Европейского Союза, Республики Беларусь и Российской Федерации. Модернизация дороги позволит обеспечить бесперебойное движение с установленными скоростями и полностью удовлетворить потребности республики и регионов в грузовых и пассажирских перевозках.

*Потребность в инвестициях составляет 1,093 млрд. долл. США.*

Реализация проекта

В настоящее время продолжается работа по подготовке к реализации проекта по реконструкции автомобильной дороги М-10 на участке км 109,9 - км 195,15, который включен в список пилотных проектов государственно-частного партнерства.

В марте 2020 года завершился первый этап конкурса - предварительная квалификация участников. Из восьми поданных заявлений сформирован список из четырех участников, прошедших предквалификационный отбор для дальнейшего участия в конкурсе. Подготовлена конкурсная документация и проект Соглашения о ГЧП. После утверждения конкурсной документации будет объявлен второй этап конкурса.

**Республика Казахстан**

Проекты исключены в соответствии с письмом Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан № 04-2-17/4903-И от 15 марта 2019 г.

*Справочно:*

*В целях повышения пропускной способности участков, проходящих по основным коридорам в направлении Восток-Запад, Север-Юг и сокращения сроков доставки транзитных грузов будет осуществлена приоритетная реализация проектов по строительству вторых путей и электрификации железнодорожного участка «Достык - Мойынты», а также строительству железнодорожной линии Дарбаза - Мактаарал.*

*Реализация данных инфраструктурных проектов предусмотрена Национальным проектом «Сильные регионы - драйвер развития страны», утвержденным постановлением Правительства РК от 12 октября 2021 года №729.*

**Кыргызская Республика**

**4. Строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан.**

В реализации проекта заинтересованы Кыргызская Республика, Республика Казахстан, Республика Узбекистан.

ТЭО разработано в 2015 году.

Новый железнодорожный коридор станет южным ответвлением континентального моста Евразии и откроет доступ на рынки Юго-Восточной, Западной Азии и стран Ближнего Востока.

Данный маршрут сможет обеспечить доставку грузов из Китая в Кыргызстан, а также в страны Ближнего Востока, в том числе Турцию и далее в Евросоюз. Проект обеспечит повышение конкурентоспособности на международном рынке транзитных перевозок за счет сокращения расстояния и времени доставки грузов.

Реализация настоящего проекта будет иметь общий положительный социально-экономический эффект в развитии экономики Кыргызстана и окажет значительное содействие расширению оказываемых транспортных услуг населению, развитию и совершенствованию транспортной инфраструктуры.

Реализация проекта

В настоящее время Стороны продолжают переговоры по техническим вопросам проекта. Основными вопросами являются маршрут, колея и схема финансирования.

**Российская Федерация**

**5. Строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа - Западный Китай».**

В реализации проекта заинтересованы Российская Федерация и Республика Казахстан.

Проект направлен на строительство новой скоростной автомобильной дороги и крупномасштабную реконструкцию существующей автомобильной дороги с целью улучшения транспортных связей между Европой и Азией и упрощения международной торговли с Китайской Народной Республикой.

Автомобильный коридор будет проходить по территории Российской Федерации, Республики Казахстан и Китайской Народной Республики.

Общая протяженность маршрута на территории трех стран составляет свыше 8 тыс. км, из которых 2,4 тыс. км на территории Российской Федерации.

Международный транспортный коридор «Европа – Западный Китай» (далее – МТК ЕЗК) состоит из трех основных частей:

1) Первый участок: от Санкт-Петербурга до Москвы, включая автомобильные дороги федерального значения М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург и Центральную кольцевую автомобильную дорогу.

2) Второй участок: строящаяся скоростная автомобильная дорога М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань, протяженностью 794,4 км и строящийся обход г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу протяженностью 99,3 км.

3) Третий участок от пересечения со строящейся автомобильной дорогой М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань до границы с Казахстаном.

На участке от г. Москвы до многостороннего автомобильного пункта пропуска «Сагарчин» на границе с Республикой Казахстан движение организовано в том числе по существующим автомобильным дорогам общего пользования федерального значения М-5 «Урал», М-7 «Волга» Р-240 Уфа-Оренбург, Р-239 Казань – Оренбург – Акбулак – граница с Республикой Казахстан.

По территории Республики Казахстан и Российской Федерации трасса пройдет в зоне общего таможенного союза, что позволит оптимизировать схемы доставки международных транспортных грузов.

*Объем финансирования на реализацию строительства объектов в рамках федерального проекта «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа – Западный Китай» составляет 738,9 млрд. рублей, в том числе из федерального бюджета 447,1 млрд. рублей, внебюджетные источники – 291,4 млрд. рублей.*

Реализация проекта

К настоящему времени функционирует автомобильная дорога М-11 «Нева» Москва –Санкт-Петербург (строительство завершено в 2019 году), в декабре 2020 года введены в эксплуатацию участки Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области, входящие в МТМ ЕЗК.

Федеральным проектом «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа – Западный Китай» национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» предусмотрена реализация двух мероприятий:

строительство автомобильной дороги М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань, завершение – 2024 год;

строительство обхода г. Тольятти, завершение – 2023 год.

В отношении М-12 заключены контракты на проектирование и строительство, завершение подготовки проектной документации – август 2021 г. Ввод в эксплуатацию дороги планируется до конца 2024 года.

В отношении обхода г. Тольятти заключено в 2019 году концессионное соглашение между Самарской областью (концедент) и хозяйственным партнерством «Концессионная компания «Обход Тольятти» (концессионер).

По проектной документации получены положительные заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России» по всем этапам. Выданы разрешения на строительство.

Общая протяженность участков Канаш – МАПП «Сагарчин» в рамках МТМ ЕЗК составляет 968 км, в том числе:

819 км – находятся в оперативном управлении подведомственных Росавтодору федеральных казенных учреждений, протяженность участков с 4 полосами движения – 79 км, 2,3 полосами движения 740 км;

99,3 км – строительство обхода г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу (4 полосы движения);

49,6 км – участок автомобильной дороги «Обводная г. Самара», планируется к передаче из региональной собственности в федеральную в 2021 году, имеет на всем протяжении 2 полосы движения.

В настоящее время программой работ по капитальному ремонту предусмотрено доведение к 2024 году участков МТМ ЕЗК маршрута «Канаш – Оренбург» до нормативной расчетной нагрузки 11,5 тонн/ось.

**6. Строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан».**

Российская Федерация заинтересована в реализации проекта. Инициатором проекта является ЗАО «Русская холдинговая компания».

Проект направлен на строительство автомагистрали от многостороннего автомобильного пункта пропуска «Маштаково» до границы с Республикой Беларусь.

По территории Республики Казахстана, Республики Беларусь и Российской Федерации трасса пройдет в зоне общего таможенного пространства, что позволит оптимизировать схемы доставки международных транспортных грузов.

*Объем финансирования на реализацию составляет 15 млрд. долл. (предварительная оценка).*

*Участники проекта со стороны ЕАЭС — Российская Федерация, ЕАБР, банки и институты развития Российской Федерации, Республики Казахстан и Республики Беларусь.*

*Участники проекта со стороны КНР — Финансовые строительные организации.*

Реализация проекта

Реализация проекта строительства частной автомагистрали «Меридиан» предусмотрена федеральным проектом «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа – Западный Китай» при условии подтверждения грузовой базы и финансирования из внебюджетных источников.

2 декабря 2021 года между ЕАБР и АО «Русская холдинговая компания» был заключен меморандум, на основании которого банк является уполномоченным организатором финансирования проекта.

Запланировано проработать вопрос финансирования проекта в рамках деятельности Межправительственной Российско-Китайской комиссии по инвестиционному сотрудничеству совместно с Государственным комитетом КНР по развитию и реформе, Китайской инвестиционной корпорацией и Государственным банком развития Китая.

Также, Азиатским банком инфраструктурных инвестиций и Новым банком развития было сообщено Минэкономразвития России о заинтересованности в проекте. Высокую заинтересованность выразили СІТІС group, China Gezhouba Group, частные и государственные строительные компании СССС, CRCC, СМЕС, CCFG.

Подписаны меморандумы о сотрудничестве с двумя государственными компаниями СССС и CRCC, которые готовы участвовать в проекте не только как подрядчики, но и с привлечением собственного и банковского финансирования. О готовности фондирования информировали Банк развития Казахстана и Банк развития Республики Беларусь.

В ходе 25-го заседания Российско-Китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств (25.11.2021 г., видео-конференц-связь) российской стороной было предложено китайской стороне проработать в 2022 г. возможность подписания межправительственного соглашения между Россией, Китаем, Казахстаном и Белоруссией по реализации проекта.

Минтрансом России совместно с Государственной компанией «Автодор» продолжается проработка возможности реализации Проекта.

В настоящее время проводится доработка финансовой модели проекта в части прогноза капитальных затрат и объемов выручки. Запланировано предоставление проекту дополнительных мер государственной поддержки от российской стороны.

**3. Факторы, влияющие на эффективность реализации инфраструктурных проектов**

В силу масштабности и длительности реализации инфраструктурных проектов, они в большей степени подвержены корректировкам и изменениям в процессе реализации.

Ряд факторов, трудно поддаются прогнозированию и располагаются вне периметра деятельности исполнителя проекта.

К числу таких факторов, следует отнести:

введение ограничений, в связи с ухудшением эпидемиологической обстановки;

ослабление курсов национальных валют;

высокая доля импортных материалов и оборудования;

удорожание материалов и оборудования;

санкционные и торговые ограничения;

пересмотр процентных ставок со стороны кредиторов.

Указанные факторы могут приводить к приостановке реализации проектов, потерям исполнителей проектов, повышению рисков по возврату инвестиций, сложности прогнозирования ключевых параметров проектов.

К примеру, охватившая мир пандемия привела к введению ограничений, ухудшению макроэкономической ситуации, снижению деловой активности.

**Заключение**

*1. Развитие инфраструктуры обеспечивает максимальный мультипликативный эффект для экономики.*

*Вложения в инфраструктуру позволяют создать новые рабочие места, обеспечить рост экономики.*

*2. Возможное увеличение рисков реализации инфраструктурных проектов.*