

ЕЭК



Департамент транспорта  
и инфраструктуры ЕЭК

Аналитический доклад  
*«Мониторинг реализации в  
государствах – членах перечня  
совместных проектов государств –  
членов в сфере транспорта и  
инфраструктуры»*

Москва  
2020

## СОКРАЩЕНИЯ И УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

ЕАЭС, Союз	Евразийский экономический союз
Комиссия	Евразийская экономическая комиссия
«Дорожная карта»	План мероприятий («дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2018 – 2020 годы
Рабочая группа	Рабочая группа по рассмотрению значимых интеграционных проектов в сфере транспорта и инфраструктуры

Введение	4
1. Роль транспортной инфраструктуры в интеграционных процессах	5
2. Текущая ситуация по проектам, включенных в перечень совместных проектов государств – членов в сфере транспорта и инфраструктуры	7
3. Глобальный рынок инфраструктурных инвестиций	20
4. Факторы, влияющие на эффективность реализации инфраструктурных проектов	22
5. Заключение	23

## **Введение**

Настоящий аналитический доклад подготовлен в соответствии с подпунктом г) пункта 4 плана мероприятий («дорожной карты») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2018 – 2020 годы, утвержденного Решением Евразийского межправительственного совета от 25 октября 2017 года № 3.

При подготовке аналитического доклада использована информация, полученная от уполномоченных органов государств–членов Евразийского экономического союза в области транспорта, а также аналитические материалы и информационно - аналитические обзоры Министерства экономического развития Российской Федерации, Государственной корпорации развития ВЭБ.РФ, Национального центра государственно-частного партнерства, компании АЕСОМ, Первой инфраструктурной компании InfraOne, Центра экономики инфраструктуры, публикации и обзоры финансовых институтов, исследовательских центров, отраслевых организаций, СМИ.

В аналитическом докладе использована только публично доступная информация.

Целью доклада является анализ текущей ситуации в сфере реализации инфраструктурных проектов, включенных в перечень совместных, обзор мирового опыта, выявление проблемных вопросов, препятствующих эффективной реализации инфраструктурных проектов.

## **1. Роль транспортной инфраструктуры в интеграционных процессах**

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 ее транзитного потенциала.

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

В этом направлении в рамках ЕАЭС заложена достаточная нормативная основа, позволяющая углубить интеграционные процессы и получить синергетический эффект в целом.

Прежде всего, это Договор о Евразийском экономическом союзе, предусматривающий проведение скоординированной (согласованной) транспортной политики. В целях её последовательного формирования, Решением Евразийского межправительственного совета от 25 октября 2017 года № 3 утвержден план мероприятий («дорожная карта») по реализации Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза на 2018 – 2020 годы (далее – «Дорожная карта»).

Непосредственно к теме аналитического доклада можно отметить следующую работу, проведенную Комиссией совместно со Сторонами.

Распоряжением Коллегии Комиссии от 24 апреля 2018 г. № 75 создана Рабочая группа по рассмотрению значимых интеграционных проектов в сфере транспорта и инфраструктуры (далее – Рабочая группа). Принята Рекомендация Коллегии Комиссии от 14 октября 2019 г. № 33 «О значимых интеграционных проектах и перечне совместных проектов государств-членов в сфере транспорта и инфраструктуры».

В настоящее время перечень составляют 8 проектов по строительству и модернизации автомобильной и железнодорожной инфраструктуры.

В целях повышения привлекательности транспортной инфраструктуры одним из мероприятий «Дорожной карты» предусмотрено создание благоприятных условий, способствующих привлечению инвестиций на развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры в целях развития транзитного потенциала Союза и государств-членов.

Характерной чертой текущей макроэкономической ситуации, повышающей риски реализации проектов, следует выделить спад темпов экономического роста, вызванного пандемией в связи с новой коронавирусной инфекцией, и падение деловой активности в бизнес-среде. Дополнительным негативным фоном выступает снижение мировых цен на товары, составляющие основные статьи экспорта государств – членов. Несмотря на кажущуюся очевидность необходимости заморозки инфраструктурных проектов, ввиду неопределенности с будущей экономической ситуацией в мире, имеются все основания для принятия противоположных решений. Более того, в настоящее время целесообразно не только довести до завершения, планируемые к реализации инфраструктурные проекты, но и значительно увеличить строительство новых транспортных коммуникаций и объектов логистической инфраструктуры.

Процессу принятия решений по реализации инфраструктурных проектов не должна препятствовать неблагоприятная ситуация на мировых финансовых рынках.

Анализ рынка финансирования свидетельствует о снижении деловой активности инвесторов, предпочитающих не вкладывать средства в новые проекты, ожидая стабилизации экономической конъюнктуры. На государственном уровне также отмечается тенденция переориентации поддержки инфраструктурных проектов на другие, наиболее пострадавшие отрасли экономики. Также, наблюдается практика откладывания сроков реализации инфраструктурных проектов, путем переноса сроков на более поздние, в надежде на улучшение экономической ситуации и появление дополнительных источников финансирования.

В тоже время, развитие инфраструктуры является проверенным инструментом преодоления экономических кризисов.

Одной из причин этого является мультипликативный эффект от инвестирования в инфраструктуру.

По различным оценкам рост инвестиций в инфраструктуру на 1 % от ВВП дает дополнительный прирост производства от 2 до 5 %.

Мировая практика подтверждает, что стимулирование инфраструктурной активности в кризисные периоды способствует созданию новых рабочих мест, увеличению деловой активности, обеспечению заказов предприятий, испытывающих дефицит мощностей.

В настоящее время для борьбы с последствиями пандемии COVID–19, а также в целях стимулирования экономики через создание рабочих мест и заказов для бизнеса многие страны запускают масштабные инфраструктурные программы, в рамках которых привлекают долгосрочные частные инвестиции и обеспечивают проектам необходимую поддержку.

Так, Китай до конца года направит 7,6 трлн. юаней из консолидированного бюджета на поддержку инвестпроектов транспортной инфраструктуры, разработку IT-систем, включая развитие 5G-сетей, создание центров обработки данных и «умных городов».

В Италии до конца года национальный железнодорожный оператор Ferrovie dello Stato намерен проинвестировать порядка – 20 млрд. в развитие железнодорожной и автодорожной сети.

Министерство инфраструктуры Бразилии планирует сформировать перечень из 70 проектных инициатив в транспортной сфере, которые получат дополнительную государственную поддержку. Совокупный объем субсидирования превысит 5 млрд. долл.

## **2. Текущая ситуация по реализации в государствах – членах перечня совместных проектов государств – членов в сфере транспорта и инфраструктуры**

Как было сказано ранее, на площадке ЕЭК функционирует Рабочая группа по рассмотрению значимых интеграционных проектов в сфере транспорта и инфраструктуры. В рамках Рабочей группы 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**

- инвестиционная программа дорожного коридора Север-Юг 4-ая очередь (Транш-4).

### **Республика Беларусь**

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

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

- строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) «граница Российской Федерации – Минск – граница Республики Польша» как части проекта создания высокоскоростного железнодорожного коридора Китай – Европа.

### **Кыргызская Республика**

- строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан.

- строительство автодороги Алматы – Иссык-Куль.

### **Российская Федерация**

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

- строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан».

Перечень не содержит проектов от Республики Казахстан, которые ранее были заявлены, но впоследствии были исключены.

Всего в настоящее время в перечень входит 8 проектов, из которых 6 проектов относятся к автомобильной инфраструктуре и 2 к железнодорожной.

Табл. 1 Информация о реализации инфраструктурных проектов в государствах-членах

**Республика Армения**

Наименование проекта	Справочная информация по проекту	Реализация проекта
<p><b>Инвестиционная программа дорожного коридора «Север-Юг» 4-ая очередь (Транш-4)</b></p>	<p>В реализации проекта заинтересованы все государства-члены Евразийского экономического союза (далее – государства-члены, Союз), Республика Таджикистан. Автодорога является частью международной магистрали АН 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</p>	<p>Транш-4. 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 коронавируса, а также соответствующих ограничений, принятых в</p>



	<p>Республики Армения, с последующим выходом к грузинским портам Поти и Батуми (на Черном море) и далее на Россию, страны СНГ и Евросоюз.</p> <p><u>Экспертная оценка общей стоимости и дополнительных инвестиций в проект (при наличии)</u></p> <p><i>Стоимость реконструкции всего транспортного коридора по предварительным оценкам составляет от 2 млрд. долл. США до 3 млрд. долл. США.</i></p> <p>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.</p> <p>Любые заинтересованные стороны имеют право принять участие в объявленных тендерных процедурах, если они имеют соответствующую квалификацию и соответствуют необходимым требованиям.</p>	<p>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 начале 2021 г., после чего будет объявлен тендер на строительные работы.</p>
--	--	---

## Республика Беларусь

Наименование проекта	Справочная информация по проекту	Реализация проекта
<p><b>Реконструкция автомобильной дороги М-1/Е 30 для развития автомобильного маршрута «Западная Европа – Западный Китай» с ответвлением на Республику Беларусь</b></p>	<p>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.</p>	<p>В настоящее время по поручению Президента Республики Беларусь Лукашенко А.Г. Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь разработана и утверждена концепция модернизации автомобильной дороги М-1/Е 30 Брест (Козловичи) - Минск - граница Российской Федерации (Редьки) с приданием ей характеристик автомагистрали. В настоящее время концепция направлена в Правительство Республики Беларусь для доклада Президенту Республики Беларусь.</p>

	<p align="center"><u>Экспертная оценка общей стоимости и дополнительных инвестиций в проект (при наличии)</u></p> <p><i>Потребность в инвестициях по проекту составит 475 млн. долл. США.</i></p>	
<p><b>Реконструкция автомобильной дороги М-10 для развития южного обхода маршрута «Западная Европа – Западный Китай» через Республику Беларусь, южный обход Украины</b></p>	<p>В реализации проекта заинтересованы Республика Беларусь, Российская Федерация, Республика Казахстан, КНР. Автомобильная дорога М10 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.</p> <p align="center"><u>Экспертная оценка общей стоимости и дополнительных инвестиций</u></p>	<p>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.</p>

	<p><u>в проект (при наличии)</u>  <i>Потребность в инвестициях составляет 1,093 млрд. долл. США.</i></p>	
<p><b>Строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) «граница Российской Федерации – Минск – граница Республики Польша» как части проекта создания высокоскоростного железнодорожного коридора «Китай–Европа»</b></p>	<p>В реализации проекта заинтересованы Республика Беларусь, Российская Федерация, Республика Казахстан, КНР.</p> <p>В августе 2017 г. ОАО «РЖД» предложила Белорусской железной дороге принять участие в разработке и оценке предварительного технико-экономического обоснования реализации проекта развития высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора «Евразия» (Пекин – Урумчи – Достык – Нур-Султан – Челябинск – Екатеринбург – Казань – Москва – Минск – Берлин).</p> <p>Проект ВСМ «Евразия» предполагает создание высокоскоростного грузопассажирского транспортного коридора между Китаем и ЕС. Предварительное ТЭО проекта было подготовлено АО «Скоростные магистрали» (ДО ОАО «РЖД»), компанией ООО «ПрайсвотерхаусКуперс Консультирование» и Центром экономики инфраструктуры по поручению Правительства Российской Федерации. Проект направлен на увеличение и повышение</p>	<p>Стратегией инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года предусмотрена реализация проекта высокоскоростных перевозок.</p>

	<p>эффективности использования транзитного потенциала Союза.</p> <p>Протяженность коридора «Евразия» составит 9 447 км, по территории Республики Беларусь – 615 км.</p> <p><u>Экспертная оценка общей стоимости и дополнительных инвестиций в проект (при наличии)</u></p> <p><i>Стоимость проекта по оценке российских экспертов составляет порядка 118 млрд. долл. США.</i></p> <p><i>Стоимость участка Красное – Брест по территории Республики Беларусь – 14,2 млрд долл. США.</i></p>	
--	--	--

### **Кыргызская Республика**

Наименование проекта	Справочная информация по проекту	Реализация проекта
<p><b>Строительство железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан»</b></p>	<p>В реализации проекта заинтересованы Кыргызская Республика, Республика Казахстан, Республика Узбекистан.</p> <p>ТЭО проекта разработано в 2015 г.</p> <p>Основные варианты маршрута ж/д по территории Кыргызской Республики:</p> <p>вариант «Достук»: Торугарт - Джалал-Абад, протяженностью 432,78 км;</p> <p>вариант «Торугарт – Кара-Суу», протяженностью 278 км.</p>	<p>В настоящее время тремя странами создана рабочая группа по реализации проекта. Ведется работа над основными вопросами по определению технических стандартов железной дороги и финансированию проекта.</p>

	<p>Вариант «Достук» является наиболее оптимальным для Кыргызской Республики с учетом перспективного соединения севера и юга республики железными дорогами и создания единой сети железных дорог.</p> <p>Новый железнодорожный коридор станет южным ответвлением континентального моста Евразии и откроет доступ на рынки Юго-Восточной, Западной Азии и стран Ближнего Востока.</p> <p>Данный маршрут сможет обеспечить доставку грузов из Китая в Кыргызстан, а далее в страны Союза, а также в страны Ближнего Востока, в том числе Турцию и далее.</p> <p>Проект обеспечит повышение конкурентоспособности на международном рынке транзитных перевозок в направлении Юго-Восточная Азия – Западная Азия, Ближний Восток за счет сокращения расстояния.</p> <p>Заинтересованность в развитии транзитных перевозок по данному направлению, прежде всего, проявляют китайские предприятия.</p> <p><u>Экспертная оценка общей стоимости и дополнительных инвестиций в проект (при наличии)</u></p> <p><i>Ориентировочная</i></p>	
--	---	--

	<i>стоимость проекта 4,8 млрд. долл. США (источники не определены).</i>	
<b>Строительство автодороги «Алматы – Иссyk-Куль»</b>	<p>В реализации проекта заинтересованы Кыргызская Республика, Республика Казахстан.</p> <p>Протяженность новой автодороги «Алматы – Иссyk-Куль» составит порядка 280 км.</p> <p>По результатам встречи между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики подписан Меморандум о взаимопонимании по проекту строительства объездной автодороги Алматы-Иссyk-Куль, в котором подчеркивается, что Министерства обоих государств подтверждают свои обоюдные намерения о сотрудничестве в подготовке и реализации проекта строительства объездной автодороги Алматы – Иссyk-Куль.</p> <p>Экспертами определен оптимальный вариант маршрута: Алматы – Узынагаш – Кастек – Карасай батыр – Иссyk-Куль. Выбор маршрута позволит соединить приграничные поселки Енбек и Карасай батыр с городом Алматы, что, в свою очередь, окажет положительное влияние на развитие региона.</p>	<p>В г. Алматы состоялось второе заседание подкомитета по экономическому коридору Алматы – Бишкек, по результатам которого Стороны согласились с Азиатским банком развития (АБР) о необходимости проведения анализа экономического влияния дороги за счет гранта АБР.</p>

	<p>Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики и Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан подтверждают свои обоюдные намерения о сотрудничестве в подготовке и реализации проекта строительства объездной автодороги Алматы – Иссык-Куль.</p> <p>Строительство новой трассы способствует развитию туризма, повысит транзитный потенциал между двумя странами, а также даст социально-экономический импульс развитию населенных пунктов, расположенных вдоль данного маршрута.</p> <p>Улучшение автомобильного сообщения курортной зоны озера Иссык-Куль с областями республики, улучшение придорожной инфраструктуры Иссык-Кульской кольцевой автодороги для дальнейшего развития внутреннего и международного туризма, обеспечивает выход в Казахстан и развитие международного туризма в курортной зоне.</p> <p><u>Экспертная оценка общей стоимости и дополнительных инвестиций в проект (при наличии)</u></p>	
--	---	--



## Российская Федерация

Наименование проекта	Справочная информация по проекту	Реализация проекта
<p><b>Строительство и модернизация российских, участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа - Западный Китай»</b></p>	<p>В реализации проекта заинтересованы Российская Федерация, Республика Казахстан.</p> <p>Проект направлен на строительство новой скоростной автомобильной дороги и крупномасштабную реконструкцию существующей автомобильной дороги с целью улучшить транспортные связи между Европой и Азией и упростить международную торговлю с Китайской Народной Республикой.</p> <p>Автомобильный маршрут будет проходить по территории Российской Федерации, Республики Казахстан и Китайской Народной Республики.</p> <p>Общая протяженность трассы составляет 8445 км, из них 2233 км. по территории Российской Федерации: Санкт-Петербург – обход Москвы с северо-востока по Центральной кольцевой автомобильной дороге – Владимир – Нижний Новгород – Казань – Оренбург – граница Республики Казахстан.</p> <p>Международный транспортный маршрут «Европа - Западный Китай» состоит из трех основных</p>	<p>Развитие международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» предусмотрено национальным проектом «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года».</p> <p>В целях реализации проекта:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– в 2018 году были завершены ремонтно-строительные работы на участке Оренбург– граница с Республикой Казахстан автомобильной дороги Р-239 Казань-Оренбург-Акбулак – граница с Республикой Казахстан;</li> <li>– в 2019 году была введена в эксплуатацию автомобильная дорога М 11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург;</li> <li>– в ноябре 2020 года введен в эксплуатацию пусковой комплекс № 3 Центральной кольцевой автомобильной дороги, протяженностью 105,3 км.</li> </ul> <p>В настоящее время Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» осуществляется реализация:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– проекта строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги в</li> </ul>

	<p>частей:</p> <p>1) Первый участок: от Санкт-Петербурга до Москвы, включая автомобильные дороги федерального значения М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург и Центральную кольцевую автомобильную дорогу.</p> <p>2) Второй участок: строящаяся скоростная автомобильная дорога М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань, протяженностью 794,4 км (включая обходы г. Балашиха и Ногинск) и строящийся обход г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу.</p> <p>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, Р239 Казань-Оренбург-Акбулак – граница с Республикой Казахстан. Данный маршрут имеет конкурентные преимущества по сравнению с используемым морским</p>	<p>Московской области;</p> <p>– проекта строительства скоростной автомобильной дороги М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань. В период 2020–2024 годов в составе международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» Федеральным дорожным агентством предусмотрена реализация объекта:</p> <p>– «Строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск. Реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск (подъезд к г. Оренбург) на участке км. 215 – км. 225, Оренбургская область» (срок реализации строительно-монтажных работ 2020–2022 годы).</p>
--	--	--

	<p>путем через Суэцкий канал, поскольку последний на 20000 км. длиннее и требует в два раза больше времени на доставку грузов.</p> <p>По территории Республики Казахстан и Российской Федерации трасса пройдет в зоне общего таможенного союза, что позволит оптимизировать схемы доставки международных транспортных грузов.</p> <p><i>Объем финансирования на реализацию строительства объектов в рамках федерального проекта «Европа – Западный Китай» составляет 736 739 663, 900 тыс. рублей, в том числе из федерального бюджета 44 6818 501,90 тыс. рублей, внебюджетные источники – 289 921 162,00 тыс. рублей.</i></p>	
<p><b>Строительство российского участка частной автомагистрали «Меридиан»</b></p>	<p>В реализации проекта заинтересована Российская Федерация. Инициатором проекта является ЗАО «Русская холдинговая компания».</p> <p>Проект направлен на строительство автомагистрали от многостороннего автомобильного пункта пропуска «Сагарчин» до границы с Республикой Беларусь.</p> <p>Данный маршрут имеет конкурентные преимущества по сравнению с используемым морским путем через Суэцкий канал, поскольку последний на</p>	<p>Реализация проекта строительства частной автомагистрали «Меридиан» предусмотрена федеральным проектом «Европа – Западный Китай» национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года» при условии подтверждения грузовой базы и финансирования из внебюджетных источников.</p>

	<p>20000 км длиннее и требует в два раза больше времени на доставку грузов.</p> <p>По территории Республики Казахстана, Беларусь и Российской Федерации трасса пройдет в зоне общего таможенного пространства, что позволит оптимизировать схемы доставки международных транспортных грузов.</p>	
--	--	--

### 3. Глобальный рынок инфраструктурных инвестиций

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.

Как уже было отмечено, проекты инфраструктуры по своей природе являются капиталоемкими, а проекты транспортной инфраструктуры составляют самую значительную часть в них.

Рис. 1



*Источник: данные Global Infrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка*

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

Рис. 2



Источник: данные Global Infrastructure Hub, ОЭСР и Всемирного банка

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.

#### **4. 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. При этом, такие изменения в большей степени касаются удорожания стоимости проектов или увеличения сроков реализации.

Не всегда такие изменения обусловлены некачественным планированием.

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 % ставок со стороны кредиторов.

Указанные факторы приводят к росту количества приостановки проектов, потерям исполнителей проектов, неопределенности с дальнейшими действиями.

К примеру, пандемия, охватившая мир в начале года привела к введению ограничений, ухудшению макроэкономической ситуации, снижению деловой активности, что повлекло за собой ухудшение ряда экономических параметров.

В свою очередь, это увеличивает риски неопределенности при планировании или реализации инфраструктурных проектов, сложности прогнозирования ключевых параметров проектов, повышению рисков по возврату инвестиций.

Следует отметить, понимание со стороны национальных правительств важности поддержки системообразующих отраслей, которые оказывают соответствующие меры поддержки.

В непростое текущее время, когда в мире началась так называемая вторая волна коронавирусной инфекции, усиливается влияние и риски в реализации инфраструктурных проектов. Повторно вводимые ограничения приводят к усилению негативных факторов. Ожидания восстановления экономического роста сменились приготовлениями к необходимости сохранения ресурсов на случай дальнейшего ухудшения ситуации. Это обусловлено необходимостью увеличения социальных обязательств государства, снижением покупательской активности, снижением объёмов доступных заемных средств, сокращением бюджетных расходов.

## 5. Заключение

Несмотря на то, что пандемия, связанная с новой коронавирусной инфекцией, значительно увеличила риски реализации инфраструктурных проектов, это не должно стать сдерживающим фактором при принятии решений о реализации новых проектов.

Безусловно, сложившаяся ситуация оказывает значительное влияние на инфраструктурные проекты. Ожидается пересмотр национальных проектов, в том числе сокращение и перенос на более поздние сроки реализации ряда проектов.

При этом общемировая практика в кризисные времена заключается в развитии инфраструктуры, обеспечивающей максимальный мультипликативный эффект для экономики.

Вложения в инфраструктуру позволяют создать новые рабочие места, что крайне важно в период роста безработицы, а также стимулировать внутренний спрос: с одной стороны, растет платежеспособность экономических агентов, с другой – обеспечивается загрузка отраслей, производящих стройматериалы, спецтехнику, горюче-смазочные материалы и др.

Таким образом, целая группа отраслей экономики получает импульс, необходимый для выхода из кризиса, благодаря запуску инфраструктурных инициатив.

На фоне повсеместно принимаемых мер, по смягчению последствий пандемии, реализация инфраструктурных проектов помогает вначале не только стабилизировать текущую ситуацию, но и обеспечить последующий переход к восстановлению и росту экономики.