



Евразийский Банк Развития

Трансграничные государственно-частные партнерства

Доклады и рабочие
документы 23/3

Алматы — 2023

КЛЮЧЕВЫЕ ВЫВОДЫ

ЧТО ТАКОЕ ТРАНСГРАНИЧНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ТРАНСГРАНИЧНЫЕ ГЧП

Трансграничная инфраструктура находится на границе двух или более государств и/или **пересекает их границы** и состоит из нескольких **технологически связанных между собой** объектов



ИХ ПРЕИМУЩЕСТВА

- ▶ Обеспечивают согласованный режим строительства и эксплуатации трансграничной инфраструктуры
- ▶ Позволяют решить проблемы различий между законодательством двух или более государств
- ▶ Обеспечивают синергию объединения имущественных, финансовых ресурсов государств, выступающих в качестве публичных партнеров
- ▶ Способствуют скоординированному исполнению обязательств по соглашению о ГЧП «по обе стороны границы» одним частным партнером

МИРОВОЙ ОПЫТ

18 реализованных или находящихся в стадии реализации проектов

По 1 проекту — в Евразии, Южной и Северной Америке.

По 5 проектов — в АТР, Европе и Африке.

14 транспорт	3 энергетика
1 телекоммуникации	

РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ

- 1 Обеспечивать принятие политических решений и планирование трансграничных ГЧП с учетом приоритетов регионального сотрудничества
- 2 Поддерживать согласованность национальных планов развития трансграничной инфраструктуры
- 3 Создавать специальный правовой режим для трансграничных ГЧП на международном и национальном уровнях
- 4 Учреждать двусторонние и многосторонние институциональные механизмы для сопровождения трансграничных ГЧП
- 5 Работать в партнерстве с региональными организациями и международными банками развития, чтобы повысить эффективность трансграничных ГЧП
- 6 Обеспечивать большую финансовую устойчивость и снижать уровень рисков в трансграничных ГЧП
- 7 Поощрять и поддерживать трансграничные ГЧП, привносящие наибольший вклад в достижение Целей устойчивого развития

РОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ БАНКОВ РАЗВИТИЯ

Обладают наибольшим потенциалом в продвижении трансграничных ГЧП. Их участие является залогом успеха проектов трансграничных ГЧП.

Винокуров, Е. (руководитель авторского коллектива), Забоев, А., Малахов, А., Маслова, С. (2023) *Трансграничные государственно-частные партнерства*. Доклады и рабочие документы 23/3. Алматы: Евразийский банк развития.

Евгений Винокуров, Главный экономист ЕАБР, vinokurov_ey@eabr.org

Александр Забоев, руководитель Центра интеграционных исследований, Дирекция по аналитической работе, zaboev_ai@eabr.org

Антон Малахов, руководитель направления Центра интеграционных исследований, Дирекция по аналитической работе, malakhov_aa@eabr.org

Светлана Маслова, директор по проектам государственно-частного партнерства, Департамент поддержки проектной деятельности, maslova_sv@eabr.org

К трансграничной инфраструктуре относятся объекты, пространственно разделенные границей двух или более государств. В условиях интенсификации регионального сотрудничества и экономической интеграции реализация трансграничных инфраструктурных проектов приобретает особое значение — особенно для развивающихся государств, не имеющих выхода к морю. Эти процессы требуют большого объема инвестиций и скоординированного подхода, и механизмом такой координации с привлечением частного финансирования может выступать трансграничное государственно-частное партнерство. В мире реализовано несколько десятков проектов развития инфраструктуры на принципах трансграничного ГЧП, однако в Евразийском регионе практика реализации таких проектов только делает первые шаги. Во многом это связано со сложностью структурирования и финансирования трансграничных ГЧП и расширенным профилем рисков, возникающих при осуществлении таких проектов. Именно поэтому доклад включает в себя разработанные авторами руководящие принципы для трансграничных ГЧП. Их применение позволит ускорить и облегчить процесс инициации и запуска проектов трансграничных ГЧП в Евразии, снизить риски их реализации и тем самым внести вклад в развитие регионального сотрудничества и региональной экономической интеграции.

Ключевые слова: инфраструктура, трансграничная инфраструктура, государственно-частное партнерство, ГЧП, трансграничное ГЧП, ТГЧП, ключевые инвестиционные мега-проекты, ЕАЭС, Центральная Азия, экономическая интеграция.

JEL: F15, F21, H54, L32, L92, L94, P33, R11.

Перепечатка и другие формы копирования текста целиком или по частям, включая крупные фрагменты, а также размещение его на внешних электронных ресурсах разрешены при обязательной ссылке на оригинальный текст.

Электронная версия доклада доступна на сайте Евразийского банка развития: <https://eabr.org/analytics/special-reports/>.

Новости евразийской интеграции, оперативная макроаналитика, мониторинг инфраструктуры и другие экспертные мнения аналитиков еженедельно публикуются в телеграм-канале Евразийского банка развития: t.me/eabr_bank.

Фото на обложке: twitter.com/Pravitelstvo_RF

© Евразийский банк развития, 2023

СОДЕРЖАНИЕ

РЕЗЮМЕ.....	4
ВВЕДЕНИЕ.....	10
1. ТРАНСГРАНИЧНОЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО: ОПРЕДЕЛЕНИЕ, КРИТЕРИИ ИДЕНТИФИКАЦИИ, СФЕРЫ РЕАЛИЗАЦИИ.....	12
2. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ГЧП.....	22
3. ПЕРСПЕКТИВЫ, РИСКИ И ВОЗМОЖНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ГЧП В ЕАЭС И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ.....	47
4. РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ ДЛЯ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ГЧП.....	56
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ.....	78
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ.....	80

РЕЗЮМЕ

В условиях роста объемов и диверсификации структуры межгосударственных и региональных экономических связей **развитие трансграничной инфраструктуры приобретает особое значение — в первую очередь для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.** Реализация трансграничных инфраструктурных проектов предполагает участие в них двух или более государств, требует значительного объема частных инвестиций и координации большого круга участников таких проектов. Один из эффективных механизмов реализации такого рода проектов — **трансграничное государственно-частное партнерство (ТГЧП).**

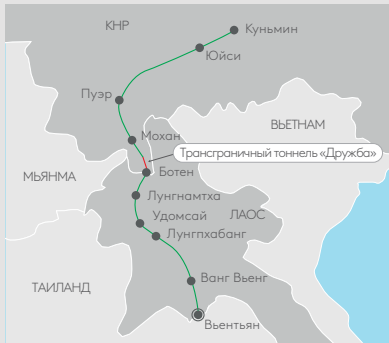
В мире реализовано несколько десятков проектов развития инфраструктуры на принципах трансграничного ГЧП в сфере транспорта (железные дороги, автодороги, трубопроводы), водно-энергетического комплекса (ВЭК) и телекоммуникаций. **Однако в Евразийском регионе практика трансграничных ГЧП почти не использовалась,** исключение — российско-китайский проект строительства и эксплуатации автомобильного моста через реку Амур. Именно поэтому ЕАБР придает особое значение разработке руководящих принципов для трансграничных ГЧП. Это необходимо для повышения осведомленности государств и частных инвесторов о потенциале трансграничного ГЧП, что, в свою очередь, послужит развитию трансграничной инфраструктуры в Евразии, облегчению и ускорению запуска трансграничных проектов ГЧП, а также минимизации рисков при их реализации.

Преимущества трансграничных ГЧП обусловлены возможностями объединения ресурсов государств и частных партнеров, что позволяет восполнять дефицит государственных средств для развития трансграничной инфраструктуры, решать проблемы, возникающие в силу разницы инвестиционных возможностей государств и различий между их законодательством. Совместная деятельность и объединение имущественных, финансовых ресурсов государств, выступающих в качестве публичных партнеров трансграничных ГЧП, обеспечивают **результаты, которые не могли бы быть достигнуты странами по отдельности при реализации национальных проектов ГЧП.** Участие частного партнера (как правило, одного) обеспечивает скоординированное и последовательное исполнение обязательств по соглашению о ГЧП «по обе стороны границы».

Ключевой критерий трансграничных ГЧП — особый состав участников. В первую очередь это **множественность публичных партнеров,** в качестве которых выступают правительства или уполномоченные ими органы двух или более государств. **Трансграничные проекты ГЧП выходят за рамки национального правопорядка одного государства** и обуславливают необходимость создания специальных норм и правил для всех участвующих партнеров. Эти нормы согласовываются государствами в рамках **международного договора,** который становится правовой основой подготовки и реализации трансграничных ГЧП.

В докладе рассмотрены пять наиболее типичных кейсов реализации трансграничных ГЧП в сфере транспорта и энергетики ([врезка А](#)).

Врезка А. Примеры трансграничных ГЧП, рассмотренные в докладе



Объект ТГЧП:
скоростная железнодорожная магистраль Китай — Лаос.

Страны-участницы:
Лаос, Китай.



Объект ТГЧП:
автомобильный мост через реку Амур (Хэйлунцзян) между городами Благовещенск и Хэйхэ.

Страны-участницы:
Россия, Китай.



Объект ТГЧП:
гидроэлектростанция Нам Теун 2.

Страны-участницы:
Лаос, Таиланд.



Объект ТГЧП:
Восточноафриканская железная дорога Кения — Руанда — Уганда.

Страны-участницы:
Кения, Уганда, Руанда.



Объект ТГЧП:
Западноафриканский газопровод.

Страны-участницы:
Нигерия, Бенин, Того, Гана.

Важные критерии для идентификации трансграничных ГЧП — **связанные с региональным экономическим сотрудничеством цели инициации проектов и эффекты, которые достигаются при их реализации.** Наиболее значимы они для государств, инициировавших трансграничный проект ГЧП, и в первую очередь для развивающихся государств, не имеющих выхода к морю, зависимость которых от физической и экономической связанности особенно высока. Создание трансграничной инфраструктуры способствует росту объемов торговли товарами и услугами, взаимных инвестиций, движения рабочей силы — главных показателей экономической интеграции. Немаловажны и кумулятивные эффекты трансграничных ГЧП, которые проявляются в странах, участвующих в процессах регионального экономического сотрудничества и кооперации (рисунок А).

↓ Рисунок А. Эффекты от реализации проектов трансграничных ГЧП



Источник: ЕАБР.

Инфраструктурная связанность, обеспечиваемая благодаря трансграничным проектам, — важный довод в пользу их реализации для ЕАЭС, стран Центральной Азии и Южного Кавказа в силу их географического положения, протяженности государственных границ, структуры экономических и транспортных связей, значения водно-энергетического комплекса. Вопросы повышения инфраструктурной и в первую очередь транспортной связанности включены в Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции на период до 2025 г., в Приоритеты скоординированной транспортной политики и иные программные документы, принятые в ЕАЭС. Для государств Центральной Азии развитие трансграничной инфраструктуры, помимо транспорта, весьма актуально в водно-энергетическом комплексе.

К числу **потенциальных трансграничных ГЧП** в странах ЕАЭС и Центральной Азии можно отнести проекты строительства и последующей эксплуатации железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан, Камбаратинской ГЭС-1, альтернативной автомобильной дороги Алматы — Иссык-Куль, ЛЭП постоянного тока Россия — юг Казахстана, пограничного железнодорожного перехода на казахстанско-китайской границе и др.

Для успешного развития трансграничной инфраструктуры и эффективного управления процессами реализации проектов ТГЧП в странах ЕАЭС, Центральной Азии и Южного Кавказа ЕАБР разработал **руководящие принципы, базирующиеся на передовом международном опыте и наилучших практиках реализации трансграничных проектов** (рисунок Б). Руководящие принципы направлены на нахождение баланса между стремлением развивать трансграничную инфраструктуру и учетом интересов каждого из государств — участников проектов ТГЧП, служат ориентирами при обеспечении финансовой устойчивости и привлекательности этих проектов для инвесторов и кредиторов, помогают определиться с действиями, которые лучше всего подходят для бесперебойного и безопасного функционирования трансграничных объектов инфраструктуры «по обе стороны границы», необходимы для адаптации правового режима ТГЧП с целью максимизации пользы от реализации проектов и увеличения их вклада в достижение ЦУР.

↓ Рисунок Б. Руководящие принципы для трансграничных ГЧП



Источник: ЕАБР.

Решения о развитии трансграничной инфраструктуры всегда принимаются в политической плоскости и определяются внешнеполитическими и внешнеэкономическими стратегиями заинтересованных государств. К важным политическим предпосылкам следует отнести инициативы в области регионального экономического сотрудничества, расширения торговли и инвестиций. После принятия политического решения о реализации проекта и на его основе стороны могут приступать к разработке технико-экономического обоснования и переговорам для заключения межправительственного соглашения о реализации проекта трансграничного ГЧП. Особое значение имеет **согласованность**

национальных планов инфраструктурного развития на средне- и долгосрочную перспективу. Благодаря согласованным планам инфраструктурного развития двух или более стран трансграничные проекты могут быть реализованы в сжатые сроки и с большими кумулятивными эффектами (пример — рассмотренная в [разделе 2](#) скоростная железнодорожная магистраль Китай — Лаос).

Трансграничные ГЧП нуждаются в специальной правовой основе для своей реализации. **Межправительственное соглашение закрепляет согласованное волеизъявление государств по поводу создания трансграничной инфраструктуры посредством механизма трансграничного ГЧП**, восполняет регуляторные пробелы и создает необходимую международно-правовую основу для трансграничных ГЧП. Такие соглашения дают возможность учитывать специфику самого трансграничного объекта ГЧП и возникающих между конкретными государствами международных отношений. **Национальное законодательство о ГЧП должно учитывать специфику трансграничных ГЧП.** Ряд проблем в реализации проектов трансграничных ГЧП возникает вследствие того, что национальные законы о ГЧП государств евразийского пространства регулируют внутренние проекты ГЧП, не предусматривая возможности совместной реализации проекта ГЧП несколькими государствами. Кроме того, законодательство разных стран по-разному регулирует формы ГЧП, процедуры определения частного партнера, предоставление мер государственной поддержки, разрешения споров, выбора применимого права, что препятствует согласованию единых правовых и финансовых параметров проекта ГЧП. Представляется целесообразным **выводить отношения, возникающие по поводу трансграничных ГЧП, из-под действия национальных законов ГЧП и подчинять их международному договору и (или) устанавливать в своих национальных законах о ГЧП единый (унифицированный) правовой режим для трансграничных ГЧП.**

Гармонизация норм и правил необходима для успешной реализации трансграничных ГЧП и эффективной эксплуатации трансграничной инфраструктуры. Она позволит добиться эффективной интероперабельности создаваемого объекта трансграничной инфраструктуры и его совместимости с национальными инфраструктурными сетями, упрощения процедур доступа на рынок требуемых для реализации проекта товаров, техники, оборудования, технологий и рабочей силы. Важна **гармонизация и стандартизация не только правил и норм, применимых к трансграничным ГЧП, но и трансграничной контрактной практики.** Стандартизированные условия, состоящие из наиболее удобных формулировок, уже апробированных и подтвердивших свою эффективность, могут включаться участниками трансграничных отношений в соглашение о ГЧП и иные проектные соглашения в качестве готовой части.

Ключевым для проекта трансграничного ГЧП является учреждение институционального механизма для его реализации: **совместных рабочих групп, комитетов и комиссий, создаваемых правительствами участвующих стран** для координации и контроля реализации проекта на всех его этапах. Основными участниками таких совместных рабочих групп являются представители министерств и ведомств, вовлеченных в подготовку и сопровождение реализации проекта трансграничной инфраструктуры, представители заинтересованных организаций и частного бизнеса, научных и общественных организаций, а также гражданского общества.

Интеграционные эффекты при реализации трансграничных инфраструктурных проектов, их анализе и оценке должны рассматриваться как один из ключевых факторов. Важен их учет при формировании многосторонних программ и планов инфраструктурного развития, а также перечней «проектов общего интереса».

Трансграничные ГЧП как средство достижения ЦУР представляют собой форму осуществления «устойчивых» инвестиций в создание «устойчивой» инфраструктуры,

обеспечивающей наряду с экономическими социальными и экологическими эффектами, предусмотренными ЦУР и ESG, а также способствующей реализации климатической и социальной повестки.

Реализация трансграничных ГЧП требует выделенных ресурсов и скоординированного финансового планирования между странами. А значит, **международные банки развития (МБР), а также их синдикаты могут сыграть важную роль в этом процессе.** МБР имеют многостороннее членство, выступают как площадки для согласования позиций государств, а разработанные ими стандарты по экологии и социальным обязательствам могут использоваться при подготовке ТЭО реализации трансграничных проектов. Страны-участницы могут совместно обращаться к международным банкам развития за техническим содействием при разработке технико-экономических обоснований и подготовке текстов межправительственных соглашений, а также для получения кредитов с целью реализации проекта. На этом фоне возрастает значение деятельности Евразийского банка развития как «связующего звена» в трансграничных проектах ГЧП с его налаженными механизмами сотрудничества со всеми государствами ЕАЭС, отработанной политикой управления рисками в каждой из стран-членов, наличием собственной сильной экспертизы ГЧП и специальных финансовых инструментов, обеспечивающих финансовую жизнеспособность трансграничных ГЧП.

ЕАБР продвигает трансграничные ГЧП как модель сотрудничества, основанную, с одной стороны, на увязке планируемых к реализации инфраструктурных проектов с совместным развитием представляющих интерес для всех стран ЕАЭС, Центральной Азии и Южного Кавказа объектов инфраструктуры, а с другой стороны — на многостороннем партнерстве государств ЕАЭС и Центральной Азии с ЕАБР, частными и институциональными инвесторами, институтами развития для финансирования таких проектов.

Учитывая проведенный анализ и разработанные руководящие принципы, **ЕАБР готовит проект модельного соглашения, которое будет отражать лучшую договорную практику государств по трансграничным ГЧП.** Его использование заинтересованными странами послужит облегчению и ускорению международного переговорного процесса, будет вносить больше определенности при формировании и согласовании позиций договаривающихся государств. Банк может выступить как центр экспертизы и в рамках реализации своей Стратегии на период 2022–2026 гг., предусматривающей оказание услуг юридического консультирования, и на этой основе помогать заинтересованным правительствам разрабатывать межправительственные соглашения о реализации инфраструктурных проектов с использованием механизма трансграничного ГЧП.

ВВЕДЕНИЕ

Развитие регионального экономического сотрудничества через расширение трансграничной связанности, создание инфраструктуры будущего и повышение вовлеченности частного капитала — важнейшие составляющие устойчивого развития, соответствующие ЦУР 7, 8, 9, 10, 17, а также вклад в реализацию Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на период 2014–2024 гг.

Для обеспечения международных экономических связей требуется инфраструктура, соединяющая страны и обеспечивающая потребности в торговле товарами и услугами, перемещении людей, передаче электроэнергии и информации. Особенно важное значение приобретает трансграничная инфраструктура, которая располагается на территории одновременно двух или более соседних государств.

Число трансграничных инфраструктурных проектов, реализуемых на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП), возрастает в условиях процессов региональной экономической интеграции и углубления международных торговых и инвестиционных связей. В разных регионах мира реализуются десятки инфраструктурных проектов в формате трансграничного государственно-частного партнерства (ТГЧП). Евразийский регион не является исключением, в нем также имеется, хоть и небольшой, опыт осуществления проектов трансграничных ГЧП, еще несколько проектов находятся в стадии переговоров, а ряд инициированных проектов создания трансграничной инфраструктуры потенциально может быть реализован в формате трансграничного ГЧП.

Специфика трансграничных ГЧП состоит прежде всего в особом объектном и субъектном составе. Их объектом всегда является трансграничная инфраструктура — совокупность технологически (функционально) сопряженных и связанных между собой объектов (их частей и элементов), пространственно разделенных государственной границей двух или более государств. В качестве публичного партнера выступает не одно, а два (или более) государства, которые в целях реализации трансграничного проекта заключают международное соглашение. Трансграничные ГЧП преследуют прежде всего цели развития регионального экономического сотрудничества, а их результаты связаны с повышением инфраструктурной связанности участвующих государств, упрощением трансграничной торговли и осуществлением иностранных инвестиций и пр. Такая специфика проектов значительно увеличивает сложность их реализации, особенно если в них участвуют страны, которые ранее не имели подобного опыта.

Именно поэтому вопросы развития трансграничной инфраструктуры и использования в этих целях механизма ГЧП находятся в фокусе внимания различных межправительственных и неправительственных международных организаций — Комиссии ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ), Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН), Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН), Глобального инфраструктурного фонда (ГИФ) и др.

Евразийский банк развития (ЕАБР) видит большой потенциал механизма трансграничных ГЧП для реализации инфраструктурных проектов в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС), государствах Центральной Азии и Южного Кавказа, для которых трансграничная инфраструктурная связанность играет ключевую роль в развитии торговли, туризма и экономического сотрудничества, а также в обеспечении приоритетов по свободному перемещению товаров, услуг, капиталов и рабочей силы. Государства региона имеют протяженные границы с соседями, выступающими для них странами транзита, планируют дальнейшее развитие транспортной и водно-энергетической инфраструктуры, в том числе в рамках соответствующих совместных планов и программ, а также ключевых

инвестиционных мегапроектов (КИМП). Использование механизма трансграничных ГЧП для развития трансграничной инфраструктуры, входящей в состав международных транспортных коридоров и маршрутов, для совместного использования гидроэлектростанций, создания новых трубопроводов или телекоммуникационных сетей позволило бы странам Евразийского региона ускорить социально-экономическое развитие, решить проблемы дефицита государственных финансовых ресурсов для строительства и эксплуатации инфраструктуры, стимулировать реализацию проектов общего интереса, использовать передовой международный опыт и практики привлечения частного капитала в инфраструктуру при эффективном управлении рисками (ООН, 2021).

Настоящий доклад, подготовленный совместно Департаментом поддержки проектной деятельности и Дирекцией по аналитической работе ЕАБР, ставит своей целью определение критериев и сфер применения проектов трансграничных ГЧП, оценку потенциала ГЧП для развития трансграничной инфраструктуры в странах ЕАЭС и Центральной Азии, в том числе в рамках КИМП, реализуемых Банком, а также выработку руководящих принципов для эффективной реализации трансграничных ГЧП в регионе.

В [разделе 1](#) доклада даны определения трансграничной инфраструктуры и трансграничного ГЧП, определены критерии отнесения проектов к трансграничным, а также сферы инфраструктурного развития, где использование модели трансграничных ГЧП является перспективным. В [разделе 2](#) рассмотрен международный опыт реализации трансграничных ГЧП на примере пяти проектов в сфере транспорта и энергетики (автомобильный мост, железная дорога, скоростная железнодорожная магистраль с трансграничным тоннелем, гидроэлектростанция и газопровод). В [разделе 3](#) дается оценка возможностей использования механизма трансграничных ГЧП для реализации инфраструктурных проектов в ЕАЭС и Центральной Азии с учетом приоритетов евразийской экономической интеграции. В [разделе 4](#) представлены разработанные ЕАБР руководящие принципы для трансграничных ГЧП, включая проект структуры модельного соглашения о реализации проекта развития трансграничной инфраструктуры на принципах государственно-частного партнерства.

1. ТРАНСГРАНИЧНОЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО: ОПРЕДЕЛЕНИЕ, КРИТЕРИИ ИДЕНТИФИКАЦИИ, СФЕРЫ РЕАЛИЗАЦИИ

Не существует универсального подхода к понятию трансграничного ГЧП. ГИФ рассматривает такие проекты ГЧП в широком спектре, на одном конце которого находятся проекты ГЧП в отношении объектов физической инфраструктуры, расположенных более чем в одной стране, на другом — проекты ГЧП, которые физически расположены только в одной стране, но имеют значительное влияние для другой; в центр спектра ставятся проекты ГЧП, которые имеют потенциальную взаимозависимость и в которых присутствует трансграничный элемент ([Global Infrastructure Hub, Ramboll, 2021](#)). Институт Азиатского банка развития понимает под трансграничными ГЧП инфраструктурные проекты с деятельностью, охватывающей две или более страны, или национальные инфраструктурные проекты, которые оказывают значительное трансграничное воздействие ([Asian Development Bank Institute, 2010](#)). ЮНСИТРАЛ предлагает подход к трансграничным ГЧП как к транснациональным ГЧП, в которые вовлечены два или более государства ([UNCITRAL, 2020](#)).

Настоящий доклад ЕАБР опирается на подходы указанных выше международных организаций и ранее проведенных исследований, при этом более четко показывает специфику трансграничных ГЧП ([рисунок 1](#)) и расставляет акценты, важные для понимания их сильных и слабых сторон.

Ключевым критерием отнесения ГЧП к категории трансграничных является его объектный состав — **трансграничная инфраструктура** ([врезка 1](#)).

Объекты трансграничной инфраструктуры характеризуются особыми территориально-пространственными характеристиками и местоположением: они находятся на границе двух или более государств и (или) пересекают их границы. Не менее распространена практика, когда трансграничная инфраструктура состоит из нескольких технологически (функционально) связанных между собой объектов, элементов и (или) частей (например, автомобильная дорога и пункты взимания платы за проезд, предприятие по производству энергии и линии электропередачи). Таким образом, к трансграничной инфраструктуре относятся объекты либо совокупность технологически (функционально) сопряженных и связанных между собой объектов (их частей и элементов), пространственно разделенных государственной границей двух или более государств ([Маслова, 2022](#)).

↓ Рисунок 1. Критерии идентификации трансграничных ГЧП



Источники: Маслова, Соколов, 2020; аналитики ЕАБР.

Врезка 1. Трансграничная инфраструктура как объект трансграничных ГЧП

- Высокоскоростная железнодорожная магистраль (ВСМ) Перпиньян — Фигерас протяженностью 45 км, соединяющая испанские и французские железнодорожные сети, а также объекты железнодорожного сервиса и туннель (8,3 км) под Пиренеями.
- Пограничный мостовой переход через реку Амур, соединяющий города Благовещенск (Россия) и Хэйхэ (Китай) и включающий в себя расположенные на территории России часть автомобильного моста через основное русло реки Амур, автомобильный мост через протоку Каникурганская и подходы к нему, а также расположенные на территории КНР часть автомобильного моста через основное русло реки Амур и подходы к нему ([кейс 2](#) в разделе 2 доклада).
- Гидроэлектростанция Нам Теун 2, используемая совместно Лаосом и Таиландом, — пример реализации трансграничного потенциала водно-энергетического комплекса (ВЭК) ([кейс 3](#) в разделе 2 доклада).
- Западноафриканский газопровод, проложенный по дну моря, соединяет Нигерию, Бенин, Того и Гану и играет важную роль в развитии регионального энергетического рынка стран Западной Африки ([кейс 4](#) в разделе 2 доклада).

Другим ключевым критерием для выделения трансграничных ГЧП является особый состав участников, и в первую очередь — **множественность лиц на стороне публичного партнера** (Маслова, 2022).

В качестве публичного партнера в трансграничных ГЧП участвуют одновременно два или более государств. Совместная деятельность и объединение имущественных, финансовых ресурсов государств, выступающих в качестве публичных партнеров трансграничных ГЧП, обеспечивают результаты, которые не могли бы быть достигнуты каждым из них по отдельности при реализации национальных проектов ГЧП.

В трансграничных ГЧП могут участвовать два частных партнера. Однако более распространенной практикой является участие одного частного партнера, исполняющего обязательства по соглашению о ГЧП «по обе стороны границы» (врезка 2).

Врезка 2. Субъектный состав трансграничных ГЧП

- Правительство Франции и Правительство Испании с одной стороны в качестве публичного партнера по реализации проекта строительства ВСМ Перпиньян — Фигерас, а с другой — частный партнер (консорциум TF Ferro), выбранный по результатам двустороннего тендерного процесса, проведенного уполномоченными органами Франции и Испании.
- Правительство Амурской области (далее — в терминологии концессионного договора — Россия, Российский концедент) и Народное правительство провинции Хэйлунцзян (КНР, Китайский концедент) с одной стороны, а с другой концессионер — российско-китайская совместная компания с ограниченной ответственностью по развитию и строительству моста «Амур (Хэйлунцзян)» (кейс 2 в разделе 2 доклада).
- Правительство Лаоса и Правительство Таиланда в качестве публичного партнера с одной стороны, а с другой — частный партнер (консорциум Nam Theun 2 Power Company Limited), созданный в соответствии с заключенным межправительственным соглашением (кейс 3 в разделе 2 доклада).
- Правительства Нигерии, Бенина, Того и Ганы в качестве публичного партнера с одной стороны, а с другой — частный партнер (Западноафриканская газопроводная компания с ограниченной ответственностью, WAPCo), акционерами которого стали как крупные транснациональные игроки энергетического рынка — Chevron и Shell, так и национальные государственные и частные газовые компании (кейс 5 в разделе 2 доклада).

Проекты ГЧП, реализующиеся на территории только одного государства и с его участием в качестве публичного партнера, регулируются национальным законодательством о ГЧП. Трансграничные проекты ГЧП выходят за рамки национального правопорядка одного государства и обуславливают необходимость создания специальных норм и правил для партнеров, участвующих в трансграничном ГЧП. Эти нормы согласовываются государствами в рамках **международного договора** (Маслова, 2022), который становится правовой основой подготовки и реализации трансграничных ГЧП (врезка 3).

Врезка 3. Международные двусторонние договоры как правовая основа трансграничных ГЧП

- Межправительственное соглашение между Правительством Дании и Правительством Швеции о строительстве и последующей эксплуатации фиксированной связи через пролив Эресунн от 23.03.1991.
- Межправительственное соглашение между Правительством Канады и Правительством штата Мичиган о пересечении границы по международному мосту Горди Хоу, подлежащему проектированию, строительству, финансированию, эксплуатации и техническому обслуживанию, от 15.06.2012.
- Международный договор между Французской Республикой и Соединенным Королевством Великобритании о строительстве и эксплуатации тоннеля постоянного транспортного сообщения (подводного тоннеля под Ла-Маншем) от 12.06.1986.
- Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о совместном строительстве моста через реку Амур (Хэйлунцзян) от 26.06.1995 (в редакции Дополнительного протокола от 29.08.2015).

Важным критерием для идентификации трансграничных ГЧП являются **связанные с развитием экономического сотрудничества цели инициации проектов и эффекты, которые достигаются при их реализации**. Наиболее значимы они для государств, иницировавших трансграничный проект ГЧП, и особенно для развивающихся государств, не имеющих выхода к морю, зависимость которых от физической и экономической связанности в значительной степени выше. Создание трансграничной инфраструктуры обеспечивает физическую и экономическую связанность двух и более государств, способствует росту объемов торговли товарами и услугами, взаимных инвестиций, движения рабочей силы, а именно это является главными показателями экономической интеграции.

Немаловажными являются кумулятивные эффекты трансграничных ГЧП, которые проявляются в странах, участвующих в процессах регионального экономического сотрудничества ([рисунок 2](#)).

Трансграничные ГЧП создают дополнительные эффекты и для частных инвесторов, открывая доступ к рынкам сразу нескольких стран. Модернизация и развитие трансграничной инфраструктуры способствуют торговому и экономическому росту, вызывая дальнейший спрос на улучшение связанности и создавая больше возможностей для инвестиций.

↓ Рисунок 2. Эффекты от реализации проектов трансграничных ГЧП



Источник: ЕАБР.

Наряду с большими эффектами трансграничным ГЧП присущи и **большие риски**, что обусловлено их масштабом, большим числом вовлеченных сторон, комплексным правовым регулированием посредством международных актов и законодательства двух или более государств, усложнением источников финансирования, использованием валют двух или более государств, осуществлением строительства и эксплуатации в рамках их юрисдикций и др. (таблица 1).

↓ Таблица 1. Риски трансграничных ГЧП

Тип риска	Описание риска
Правовые	Изменения в законодательстве одного из государств, устанавливающие в отношении частного партнера режим запретов и ограничений, ухудшающих его положение по сравнению с положением до вступления в силу указанных изменений таким образом, что он лишается того, на что был вправе рассчитывать при заключении соглашения о трансграничном ГЧП Несоответствие законодательных норм, подлежащих применению частным партнером, которая препятствует исполнению обязательств по соглашению о трансграничном ГЧП
Коммерческие	Снижение спроса на услуги трансграничного объекта ГЧП в силу развития альтернативных (конкурирующих) объектов инфраструктуры на территории одного из государств и (или) в рамках сотрудничества с третьим государством Приостановление эксплуатации трансграничного объекта ГЧП «по одну сторону» границы
Финансовые	Финансовые потери, обусловленные неблагоприятными изменениями валютных курсов в одном из государств Невозможность финансирования со стороны одного из государств

Тип риска	Описание риска
Политические	Изменение политической конъюнктуры, вызывающее негативное отношение к ГЧП и приводящее к досрочному прекращению соглашения о ГЧП по инициативе одного из государств Военные действия и гражданские беспорядки на территории одного из государств
Экологические	Нанесение или угроза нанесения вреда местным экосистемам одного или нескольких участвующих государств в результате строительства и/или эксплуатации трансграничного объекта ГЧП Выступления экологических активистов со стороны одного из государств и, как следствие, блокировка работы трансграничного объекта ГЧП

Источник: ЕАБР.

Альтернативой столь сложным с точки зрения процедур запуска и параметров реализации трансграничным ГЧП могут выступать разделенные на отдельные национальные сегменты инвестиционные мегапроекты, осуществляемые с участием нескольких государств в рамках международных инициатив, направленных на развитие международных транспортных коридоров и маршрутов.

К тому же не всегда инфраструктурные потребности государств могут и должны быть покрыты за счет создания трансграничных объектов, физически расположенных или пересекающих их границы. Не менее востребовано развитие представляющих совместный интерес объектов инфраструктуры, сопряженных в рамках международных коридоров или иных международных инициатив. Тогда наиболее подходящим механизмом сотрудничества становятся не **трансграничные (cross-border)**, а так называемые **межстрановые (inter-country) ГЧП**, также создающие мультипликативные эффекты для торговли и экономического сотрудничества. Примерами межстранового ГЧП являются проекты развития транспортной инфраструктуры, иницируемые и реализуемые в рамках международного транспортного маршрута «Европа — Западный Китай» (МТМ ЕЗК).

МТМ ЕЗК развивается на основе Меморандума между Республикой Казахстан и Российской Федерацией о сотрудничестве и развитии автомобильных дорог по маршруту Санкт-Петербург — Казань — Оренбург — Актобе — Алматы — граница КНР от 22.09.2008, а также Меморандума между Министерством транспорта Республики Казахстан и Министерством коммуникаций КНР о взаимопонимании при создании автотранспортного коридора «Западный Китай — Западная Европа» от 16.04.2009, Соглашения между правительствами государств — членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок от 12.09.2014.

МТМ ЕЗК представляет собой совокупность дорог, пунктов пропуска через госграницу, таможенных постов, терминалов (как имеющихся, так и вновь создаваемых), связывающих Россию, Казахстан и Китай и обеспечивающих международные перевозки на направлениях наибольшей концентрации их объемов. Протяженность коридора составляет 8445 км, маршрут: Санкт-Петербург — Москва — Казань — Оренбург — Актобе — Кызылорда — Шымкент — Тараз — Алматы — Хоргос — Урумчи — Ланьчжоу — Чжэнчжоу — Ляньюньган.

Ряд входящих в состав МТМ ЕЗК объектов транспортной инфраструктуры создается посредством ГЧП (таблица 2).

↓ Таблица 2. Проекты ГЧП, реализуемые в рамках МТМ ЕЭК

Объект	Публичный партнер	Частный партнер	Статус
Автомобильная дорога М-11 Москва — Санкт-Петербург (участок 543–684 км)	Россия	ООО «Магистраль двух столиц»	Эксплуатация
Участок Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД-3)	Россия	ООО «Автодорожная строительная корпорация»	Эксплуатация
Автомобильная дорога «Западный скоростной диаметр»	Санкт-Петербург	ООО «Магистраль Северной столицы»	Эксплуатация
Автомобильная дорога «Обход Тольятти»	Самарская область	ООО «Концессионная компания «Обход Тольятти»	Строительство
Большая Алматинская кольцевая автомобильная дорога (БАКАД)	Казахстан	ТОО «Bakad Investment and Operations»	Завершение строительства
Автомобильный пункт пропуска «Нур жолы» и транспортно-логистический центр на участке автомобильной дороги Алматы — Хоргос	Казахстан	ТОО «Eurotransit Terminal»	Эксплуатация

Источник: ЕАБР.

Межстрановые ГЧП в силу их интеграционного характера оказывают в целом такие же эффекты для социально-экономического развития участвующих стран, как и трансграничные ГЧП. Вместе с тем для них характерны большие риски по сравнению с трансграничными ГЧП — из-за отсутствия юридически обязывающих межправительственных соглашений, а также скоординированных механизмов реализации проекта.

Что касается **сферы реализации трансграничных ГЧП**, то, согласно подходу ЮНСИТРАЛ, они возможны в самых разных отраслях ([UNCITRAL, 2020](#)).

Однако проведенный обзор практики показывает, что трансграничные ГЧП реализуются преимущественно в сфере транспорта, водно-энергетического комплекса и телекоммуникаций ([таблицы 3–5](#)).

↓ Таблица 3. Трансграничные ГЧП в отношении объектов транспортной инфраструктуры

Объект	Государства-участники	Фактор региональной экономической интеграции	Статус
Эресуннский мост/тоннель	Дания, Швеция	ЕС	Эксплуатация
Тоннель под Ла-Маншем	Великобритания, Франция	ЕС (на момент реализации проекта)	Эксплуатация
Пограничный мост между городами Благовещенск и Хэйхэ	Россия, Китай	ШОС	Эксплуатация
Платная дорога N4 ЮАР — Мозамбик	ЮАР, Мозамбик	Африканский союз, Сообщество развития стран Южной Африки (SADC)	Эксплуатация
Железная дорога Аддис-Абеба — Джибути	Эфиопия, Джибути, Китай	Африканский союз, инициатива ОПОП	Эксплуатация
Мост Горди Хоу	США, Канада	НАФТА	Строительство
Скоростная железнодорожная магистраль Китай — Лаос	КНР, Лаос	АСЕАН, инициатива ОПОП	Эксплуатация
Железнодорожный альпийский туннель Турин — Лион	Италия, Франция	ЕС	Эксплуатация
Железнодорожная магистраль стандартной ширины колеи «Рейл Балтика»	Латвия, Литва, Эстония	ЕС	Планируется
ВСМ Перпиньян — Фигерас	Франция, Испания	ЕС	Эксплуатация
ВСМ Гонконг — Гуанчжоу и таможенный пост	КНР, Гонконг	Интеграция Гонконга в «Большой Китай»	Эксплуатация
Железнодорожная магистраль ширины колеи 1435 мм Кения — Руанда — Уганда	Кения, Руанда, Уганда	Восточноафриканское сообщество	Реализация проекта приостановлена. Эксплуатация только на территории одной страны (Кения)
Второй мост Малайзия — Сингапур	Малайзия, Сингапур	АСЕАН, АТЭС	Эксплуатация
Западноафриканский газопровод	Нигерия, Бенин, Того, Гана	Экономическое сообщество западноафриканских государств (ECOWAS)	Эксплуатация

Источники: ЕАБР, ЭСКАТО ООН, ГИФ.

Значительное число трансграничных ГЧП в отношении объектов транспортной инфраструктуры объясняется в первую очередь характеристикой последних как линейных объектов большой протяженности (железные и автодороги, трубопроводы, тоннели, мосты), которые способны физически связать две или более страны.

↓ Таблица 4. Трансграничные ГЧП в отношении объектов водно-энергетического комплекса

Объект	Государства-участники	Фактор экономической интеграции	Статус
Гидроэлектростанция Нам Теун 2	Лаос, Таиланд	АСЕАН	Эксплуатация
Гидроэлектростанция Итапу	Бразилия, Парагвай	МЕРКОСУР	Эксплуатация
Гидроэлектростанция Рузизи 3	Руанда, ДРК	Африканский союз	Планирование

Источники: ЕАБР, ЭСКАТО ООН, ГИФ.

Несмотря на относительно небольшое количество проектов развития водно-энергетической инфраструктуры на принципах трансграничных ГЧП, эта сфера является очень перспективной и имеет огромный потенциал, особенно в Центральной Азии, где совместное использование ресурсов ВЭК находится в фокусе пристального внимания ЕАБР, МФЦА и других международных организаций (Винокуров, Ахунбаев, Усманов и др., 2022).

↓ Таблица 5. Трансграничные ГЧП в отношении телекоммуникационных объектов

Объект	Государства-участники	Фактор экономической интеграции	Статус
Система кабельных линий в Коралловом море	Австралия, Папуа — Новая Гвинея, Соломоновы острова	АТЭС (в части Австралии и Папуа — Новой Гвинеи)	Эксплуатация

Источник: ЕАБР.

Трансграничные ГЧП в отношении телекоммуникационных объектов обладают огромным потенциалом. В условиях повсеместной цифровизации все больше процессов управления производством, строительством, логистикой, предоставлением госуслуг переводится в цифровое пространство в целях расширения их функционала, доступности и охвата. Создаваемые цифровые и телекоммуникационные объекты инфраструктуры становятся связующим звеном между соседними государствами, частными компаниями и пользователями. Рынок телекоммуникационных проектов ГЧП и его доля растут во всех государствах. Вместе с тем постоянное усложнение цифровых и телекоммуникационных технологий, развитие трансграничных услуг снижает потенциал их эффективного функционирования в пространстве, ограниченном территорией одного государства. Избежать возникновения цифрового разрыва между странами помогают трансграничные ГЧП. К преимуществам трансграничных телекоммуникационных ГЧП можно отнести: расширение сферы реализации; надежную правовую основу; гибкие платежные механизмы и госгарантии со стороны публичного партнера; возможность привлечения финансирования со стороны интеграционных объединений и международных банков развития и др.

Отраслевая направленность трансграничных ГЧП в отношении цифровых платформ и иных телекоммуникационных объектов может быть очень разнообразной. Они востребованы как в традиционных для ГЧП отраслях, например, транспортной отрасли для создания интеллектуальных трансграничных транспортных систем, линий оптико-волоконной связи вдоль трансграничных железных дорог, так и на любых иных направлениях регионального экономического сотрудничества, например, фармацевтической отрасли, агропромышленной отрасли для создания единых рынков.

Для трансграничных ГЧП в телекоммуникационной сфере более предпочтительной может быть **институциональная форма ГЧП**, предполагающая создание совместной компании с участием двух или более государств, действующих в качестве публичного партнера, и с одним или несколькими частными партнерами. По сравнению с договорными формами ГЧП, институциональная форма предоставляет государствам — публичным партнерам гораздо более высокий уровень контроля, осуществляемого не только за счет инструментов, предусмотренных соглашением о трансграничном ГЧП и законодательством, но и через корпоративную структуру и участие в управлении совместной компанией.

2. МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ГЧП

Анализ имеющегося опыта, проведенный международными организациями, в числе которых ЮНСИТРАЛ, ЭСКАТО ООН и ГИФ, показывает, что проекты развития инфраструктуры с использованием механизма трансграничного ГЧП были успешно реализованы на всех континентах, в разных группах стран (развитых, развивающихся, в том числе не имеющих выхода к морю, странах с переходной экономикой), а также в различных секторах (транспорт, водно-энергетический комплекс, телекоммуникации).

Значимые эффекты, а также вклад в региональное сотрудничество, социально-экономическое развитие, торговлю, туризм и инвестиции демонстрируются большинством инфраструктурных проектов, реализованных на принципах трансграничных ГЧП. С учетом этого в настоящем докладе подробно рассмотрены пять практических примеров реализации проектов трансграничных ГЧП в различных секторах и регионах мира (таблица 6).

↓ Таблица 6. Примеры реализации проектов трансграничных ГЧП

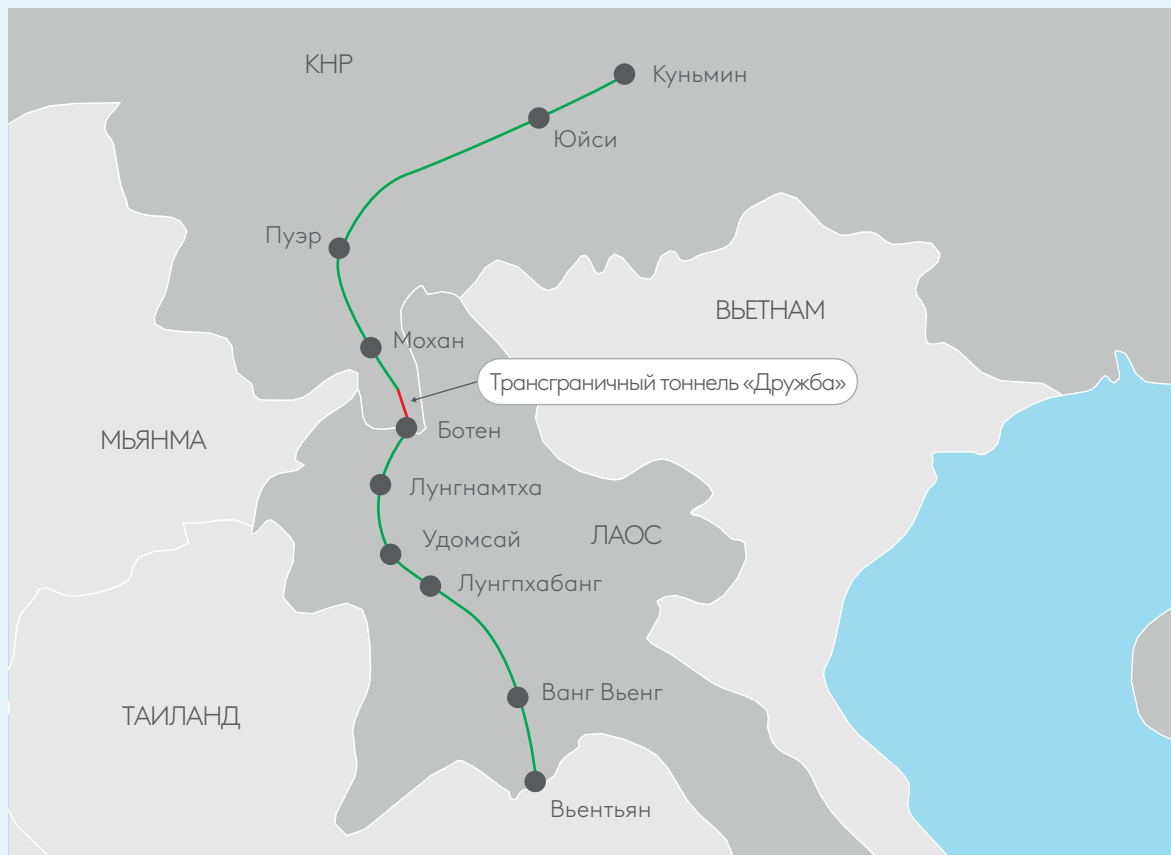
Объект	Число публичных партнеров (государств — участников проекта)	Сектор и вид объекта	Дата заключения межправительственного соглашения	Объем инвестиций, млн долл.
Скоростная железнодорожная магистраль Китай — Лаос	Два (КНР, Лаос)	Железнодорожный транспорт (скоростная железная дорога, тоннель)	2015	5965
Пограничный мост через Амур между городами Благовещенск и Хэйхэ	Два (Россия, Китай)	Автомобильный транспорт (автомобильный мост)	1995/2015	304
Гидроэлектростанция Нам Теун 2	Два (Таиланд, Лаос)	Энергетика (гидроэлектростанция)	2002	1308
Железная дорога Кения — Руанда — Уганда	Три (Кения, Руанда, Уганда)	Железнодорожный транспорт (трансграничная железная дорога стандартной ширины колеи)	2013	15 000
Западноафриканский газопровод	Четыре (Нигерия, Бенин, Того, Гана)	Трубопроводный транспорт (газопровод)	1995	950

Источник: ЕАБР.

Таблица 6 показывает, что проекты трансграничных ГЧП могут сильно различаться по объему инвестиций, а также реализовываться с разной скоростью. Средний срок проектирования и строительства по пяти рассмотренным в разделе 2 примерам составил примерно 7,5 года — от момента подписания межправительственного соглашения до сдачи в эксплуатацию первой очереди инфраструктурного объекта.

Кейс 1

Скоростная железнодорожная магистраль Китай — Лаос



Участвующие страны: Китай, Лаос.

Сектор: железнодорожный транспорт.

Форма ГЧП: строительство, эксплуатация и передача (BOT).

Ввод в эксплуатацию: 3 декабря 2021 г.

Стоимость проекта: 5965 млн долл.

Ключевые факты:

- Первая в Лаосе электрифицированная железная дорога с шириной колеи 1435 мм.
- Крупнейший в Лаосе инвестиционный проект и проект ГЧП по состоянию на декабрь 2021 г.

Основные технико-экономические показатели и территориально-пространственные характеристики

Скоростная железная дорога, соединяющая Китай и Лаос, является частью мега-проекта — магистрали Китай — Сингапур, решение о строительстве которой было одобрено главами государств на саммите АСЕАН в 2011 г. В рамках реализации решения АСЕАН правительства Китая и Лаоса договорились о строительстве первого участка, соединяющего две страны, для пассажирского и грузового сообщения.

Проект реализован в рамках инициативы ОПОП.

Железнодорожная магистраль включает китайский участок Юйси — Мохан (507 км), лаосский участок Ботен — Вьентьян (422 км) и трансграничный тоннель «Дружба» между Моханом и Ботеном (9,6 км, из которых 7,2 км на китайской стороне, 2,4 км на стороне Лаоса). В Юйси скоростная магистраль стыкуется с построенной ранее ВСМ Юйси — Куньмин. В состав проекта, реализованного на принципах ТГЧП, вошли лаосский участок и трансграничный тоннель.

Скоростной режим: 160 км/ч для пассажирских и 120 км/ч для грузовых поездов.

На территории Лаоса, а также на китайском участке Мохан — Ксишуанганна железная дорога является однопутной, между Ксишуанганна и Юйси — двухпутной.

Расчетная провозная способность линии: на китайском участке 19–33 тыс. пассажиров в сутки, в международном сообщении — между Китаем и Лаосом — 1–2,6 тыс. пассажиров в сутки.

На территории Лаоса 47% протяженности железной дороги занимают тоннели, мосты и виадуки (всего 75 тоннелей и 167 мостов).

Скоростная магистраль построена полностью по стандартам КНР и относится к классу I по китайской классификации.

Участники проекта ГЧП

- *Публичные партнеры:* правительства Китайской Народной Республики и Лаосской Народной Демократической Республики через уполномоченные ими соответственно железнодорожную корпорацию China Railway Group и Лаосскую государственную железнодорожную компанию (Lao State Railway Company).
- *Частный партнер:* созданная специально для реализации проекта Лаосско-Китайская железнодорожная компания.
- *Финансирующие организации:* Экспортно-импортный банк Китая.

Правовая основа реализации

- Соглашение между правительствами Китайской Народной Республики и Лаосской Народной Демократической Республики (2015 г.).
- Соглашение об учреждении Лаосско-Китайской железнодорожной компании.

Одним из обязательств сторон по межправительственному соглашению стало присоединение Лаоса к Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) в целях имплементации в национальном законодательстве правовых норм, определяющих правила и условия перевозок пассажиров и грузов (включая договор о перевозке, накладную СМГС, правила о расчетах и т. д.). Китайская сторона обязалась содействовать скорейшему присоединению Лаоса к ОСЖД, а также имплементации в законодательстве Лаоса норм и положений договоров и соглашений ОСЖД, в том числе путем проведения тренингов для лаосских государственных служащих, а также сотрудников Лаосской государственной железнодорожной компании.

Сроки по проекту ГЧП

- *Проектирование*: 2015–2016 гг.
- *Строительство*: 2016–2021 гг.
- *Эксплуатация/техническое обслуживание*: 2021–2051 гг.

Структура и источники финансирования проекта ГЧП, используемые платежные механизмы

Строительство скоростной железнодорожной линии на 60% финансировалось за счет долговых средств (3,6 млрд долл.) Экспортно-импортного банка Китая, а остальные 40% (2,4 млрд долл.) — за счет средств частного партнера.

Китаю принадлежит 70% акций совместного предприятия. Доля Лаоса составляет 30% — Правительство Лаоса выделило из национального бюджета 250 млн долл. и дополнительно привлекло заем 480 млн долл. у Экспортно-импортного банка Китая.

Совместное предприятие Лаосско-Китайская железнодорожная компания привлекло железную дорогу CR-Kunming (China Railway Kunming Group) в качестве оператора перевозок пассажиров и грузов по скоростной магистрали.

Возврат инвестиций осуществляется из выручки от эксплуатации скоростной железной дороги, главным образом из платежей за пассажирские и грузовые перевозки.

Согласно ТЭО, финансовая внутренняя норма прибыли (FIRR) составляет 6,3% в течение первых 25 лет, экономическая внутренняя норма доходности (EIRR) — 18,5%.

Проблемы и возможности в рамках проекта ГЧП

Благодаря реализации проекта была создана устойчивая транспортная связь между севером и югом Лаоса, значительно расширены возможности для международной торговли и туризма между Китаем и Лаосом.

Ожидается, что лаосские товары получат доступ на огромный китайский внутренний рынок, а лаосская туристическая отрасль получит возможность ежегодно принимать несколько миллионов китайских туристов.

На следующем этапе должно быть начато строительство участка трансконтинентальной железнодорожной магистрали Китай — Сингапур, который должен соединить Лаос с Вьетнамом и Таиландом, после чего для Лаоса откроются транзитные возможности в области грузовых и пассажирских перевозок.

Вместе с тем реализация проекта была связана с рисками для Лаоса. Заимствование правительства этой страны для обеспечения вклада в уставный капитал совместного предприятия привело к увеличению государственного долга Лаоса перед китайским

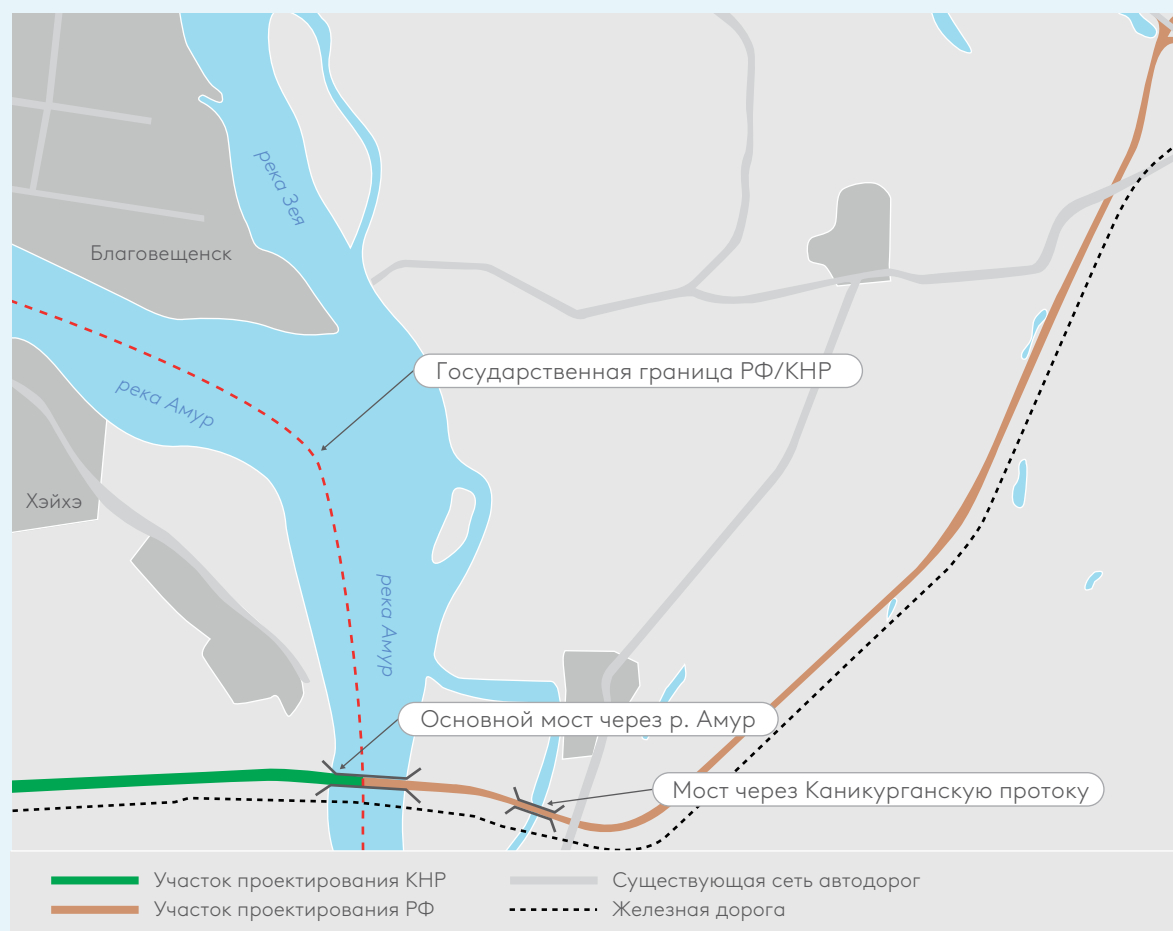
Экспортно-импортным банком на 480 млн долл. В 2019 г. австралийский аналитический центр Lowy Institute оценил долг Лаоса перед Китаем в 45% его ВВП. В 2020 г. кредитное агентство Fitch Ratings присвоило Лаосу кредитный рейтинг «ССС», заявив, что у страны «чрезмерный долг».

Ожидаемые долгосрочные выгоды проекта ГЧП

- Сокращение времени в пути пассажиров между севером и югом Лаоса с 24 до 4 часов.
- Сокращение времени доставки грузов из Вьентьяна до китайской границы с 24 до 6 часов.
- Косвенные выгоды, которые может получить Лаос: повышение экономической конкурентоспособности за счет трансформации страны, не имеющей выхода к морю, в страну, имеющую устойчивое сухопутное сообщение с Китаем. Железная дорога позволит Лаосу стать региональным логистическим центром (после ввода в эксплуатацию железной дороги премьер-министр страны открыл в 2022 г. крупный логистический центр и сухой порт Вьентьян).
- Железная дорога не только вдвое сократит стоимость транспортировки на международные рынки, но и облегчит лаосским предприятиям доступ к китайскому рынку с более чем 1,3 млрд потребителей.
- Скоростная железнодорожная линия позволит сократить выбросы CO₂ в 2,5 раза по сравнению с автотранспортом.
- Ожидаемое сокращение стоимости грузовых перевозок составит от 1,5 до 2 раз в расчете на метрическую тонну.
- Значительный импульс туристической отрасли Лаоса заключается в притоке туристов из китайской провинции Юньнань и соседних провинций, где проживает в общей сложности 70 млн человек, которые обладают высокой покупательной способностью и могут путешествовать. Кроме того, тайские туристы смогут использовать скоростную линию для поездок в Китай.
- После завершения строительства железная дорога Сингапур — Куньмин будет способствовать развитию международной торговли в регионе, где одним из основных торговых барьеров является стоимость транспортных услуг.

Кейс 2

Автомобильный мост через реку Амур между городами Благовещенск и Хэйхэ



Участвующие страны: Китай, Россия.

Сектор: автомобильные дороги.

Форма ГЧП: строительство, эксплуатация и передача (BOT).

Ввод в эксплуатацию: 31 мая 2021 г.

Стоимость проекта: 304,4 млн долл., в том числе российская часть — 220,2 млн долл., китайская — 84,2 млн долл.

Ключевые факты:

- Единственный постоянный мост между городами Благовещенск и Хэйхэ.
- Мост получил главный приз в номинации «Инновации в строительстве мостов» на международном конкурсе Be Inspired 2017.

Основные технико-экономические показатели и территориально-пространственные характеристики

Создание мостового перехода через реку Амур в районе городов Благовещенск и Хэйхэ стало возможным после либерализации взаимоотношений между Китаем и СССР, экономических и политико-административных реформ, начатых соответственно в 1979 и 1985 гг., а также демаркации границы между двумя странами в 1991 г. В 1988 г. Правительство Амурской области обратилось к Административному управлению Хэйхэ с предложением о сотрудничестве по строительству моста через Амур. В июне 1989 г. Административное управление Хэйхэ направило в Госсовет КНР доклад об экономической и технической целесообразности строительства моста. Различные варианты проектной документации готовились в период с 1993 по 2015 г. В 2015–2016 гг. ОАО «Институт Гипростроймост» и специально созданная для реализации проекта Хэйлунцзянская компания по развитию и строительству моста через Амур (Хэйлунцзян) разработали проектную документацию, в 2016 г. стартовал первый этап строительства.

Мост через Амур спроектирован в соответствии с нормативными требованиями России и КНР к мостам, причем стороны договорились использовать более жесткие из них. Проектирующей организацией был выбран российский ОАО «Институт «Гипростроймост». Инфраструктура автодорожных подходов к мосту проектировалась в соответствии с национальными нормативными требованиями сторон.

Транспортный переход включает мост через реку Амур длиной 1080,5 м, мост через протоку Каникурганская (278 м), дорогу 2-й категории длиной около 17 км, с российской стороны — три транспортные развязки, два сооружения для связи разобщенных территорий.

Тип моста: сталежелезобетонный экстрадозный с двухполосной автодорогой.

Габариты проезжей части: Г11,5 (2,0 + 2 × 3,75 + 2,0) м.

Мост имеет 12 пролетов, крупнейшие пять из них длиной по 147 м. Для пропуска судов предназначены два пролета с судоходным подмостовым габаритом по 140×17 м.

На международных автомобильных пунктах пропуска (МАПП) Кани-Курган и Хэйхэ, расположенных по обе стороны моста, помимо пограничного, таможенного и иных видов контроля осуществляется также сбор платы за проезд по мосту. Оплата на российском МАПП Кани-Курган — в рублях, на китайском Хэйхэ — в юанях.

Участники проекта ГЧП

- *Публичные партнеры:* Российская Федерация и Китайская Народная Республика в лице соответственно Правительства Амурской области (Российская Федерация) и Народного правительства провинции Хэйлунцзян (Китайская Народная Республика).
- *Частный партнер:* совместная российско-китайская концессионная компания со штаб-квартирой в Хэйхэ и филиалом в Благовещенске.
- *Финансирующие организации:* банк провинции Хэйлунцзян.

Правовая основа реализации

- Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о совместном строительстве моста через реку Амур (Хэйлунцзян) в районе городов Благовещенск — Хэйхэ от 26.06.1995.
- Протокол от 03.09.2015 о внесении изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о совместном строительстве моста через реку Амур (Хэйлунцзян) в районе городов Благовещенск — Хэйхэ от 26.06.1995.
- Концессионный договор в отношении пограничного мостового перехода через реку Амур (Хэйлунцзян) в районе городов Благовещенск (Российская Федерация) и Хэйхэ (КНР) от 15.06.2016.

Сроки по проекту ГЧП

- *Проектирование*: 2015–2016 гг.
- *Строительство*: 2016–2019 гг.
- *Эксплуатация/техническое обслуживание*: 2020–2040 гг.

Структура и источники финансирования проектов ГЧП, используемые платежные механизмы

Проект реализуется на принципах долевого финансирования (средства субъекта Российской Федерации — Амурской области и средства китайской провинции Хэйлунцзян) с привлечением заемных средств. При этом российская сторона привлекала заемные средства (долговое финансирование) от банка провинции Хэйлунцзян путем предоставления их частному партнеру — совместной российско-китайской концессионной компании (ее российскому филиалу) на сооружение российской части моста.

Срок эксплуатации по концессионному договору — 19 лет.

Возврат инвестиций осуществляется за счет доходов от взимания платы за проезд по мосту.

Институциональный механизм для осуществления совместных прав и обязанностей, контроля

Координацию деятельности по реализации проекта ГЧП с российской стороны осуществляет Министерство транспорта РФ, а с китайской стороны — Министерство транспорта КНР. В ходе строительства пограничного мостового перехода стороны разработали правила упрощенного порядка пересечения государственной границы для лиц, грузов, транспортных средств и строительного оборудования, имеющих отношение к сооружению моста.

Помимо координации деятельности по реализации проекта ГЧП, указанные органы уполномочены на разрешение споров, возникающих в ходе создания, эксплуатации, содержания и обслуживания пограничного мостового перехода.

Проблемы и возможности в рамках проекта ГЧП

Сложность реализации проекта была связана с длительными процедурами согласования — с момента подписания соглашения в 1995 г. вплоть до выданного Росавтодором заключения о нецелесообразности строительства моста. Длительные перерывы

в подготовительных работах, а также новые проектные изыскания привели к необходимости пересмотра ТЭО, вторая редакция которого была разработана только в 2004 г.

Вместе с тем благодаря реализации проекта была создана устойчивая круглогодичная транспортная связь между Амурской областью России и провинцией Хэйлунцзян вместо использовавшейся ранее паромной переправы между городами Благовещенск и Хэйхэ, функционировавшей нерегулярно несколько месяцев в году.

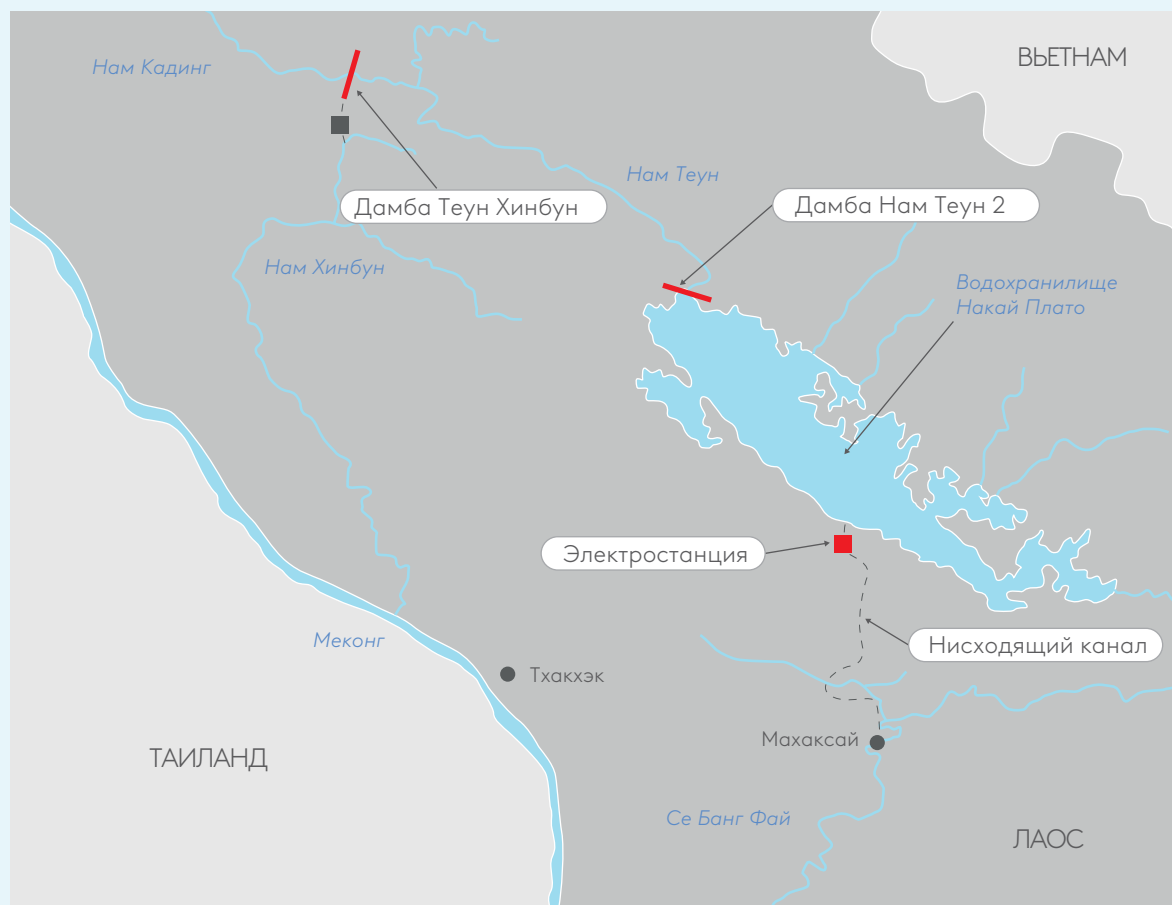
В условиях стремительного роста российско-китайских транспортно-экономических связей мост может использоваться не только для торговли и туризма, но и для развития транзита пассажиров и грузов в соседние регионы России и Китая.

Ожидаемые долгосрочные выгоды проекта ГЧП

- Обеспечение круглогодичной круглосуточной связи между городами Благовещенск и Хэйхэ.
- Сокращение времени доставки грузов на несколько суток за счет внедрения современных технологий таможенного контроля и оформления грузов на МАПП Кани-Курган и Хэйхэ.
- Рост местных экономик за счет развития торговли и туризма и возникновения различных мультипликативных эффектов.
- Рост транзитных перевозок грузов через Амурскую область и провинцию Хэйлунцзян.
- Ожидаемое снижение стоимости грузовых автомобильных перевозок за счет сокращения как времени ожидания транспортных средств на границе, так и расстояния перевозок, в том числе транзитных из соседних регионов.
- Снижение выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов вследствие сокращения расстояний и времени перевозок пассажиров и грузов, а также улучшения дорожных условий.

Кейс 3

Гидроэлектростанция Нам Теун 2



Участвующие страны: Лаос, Таиланд.

Сектор: энергетика.

Форма ГЧП: строительство, эксплуатация и передача (BOT).

Ввод в эксплуатацию: апрель 2010 г.

Стоимость проекта: 1308 млн долл.

Ключевые факты:

- Крупнейший гидроэнергетический проект в Лаосе, обеспечивающий экспорт электроэнергии в Таиланд.
- Стоимость проекта — более 85% ВВП Лаоса по состоянию на 2002 г. Крупнейший экономический актив, источник иностранной валюты и источник бюджетных доходов в Лаосе.
- Крупнейший проект в сфере гидроэнергетики, финансируемый частным сектором, крупнейший трансграничный энергетический проект в Азии и крупнейший частный трансграничный энергетический проект.

Основные технико-экономические показатели и территориально-пространственные характеристики

Гидроэнергетический потенциал на реке Нам Теун (Nam Theun) был выявлен в середине 1970-х гг. Проект «Нам Теун 2» (Nam Theun 2, NT2) начат в 1980-х гг. В 1994 г. появились спонсоры и для участия в проекте был приглашен Всемирный банк. После азиатского финансового кризиса 1997 г. проект был заморожен. Подготовка возобновилась в 1999 г.

Проект NT2 является примером ТГЧП, в котором объект расположен на территории одной страны (Лаос), а его эксплуатация осуществляется в двух приграничных странах — Таиланде и Лаосе.

Мощность гидроэлектростанции — 1070 МВт, в том числе 995 МВт для экспорта в Таиланд и 75 МВт для внутреннего использования. Объект состоит из электростанции, плотины высотой 39 м и водохранилища площадью 450 м². Площадь водосборного бассейна составляет 4039 м².

В начале работы NT2 обеспечивала 42% генерирующих мощностей Лаоса.

Проект также включал строительство физической инфраструктуры, школ и больниц, в том числе 145 км новых и модернизированных дорог и мостов, 138 км линий электропередачи напряжением 500 кВ до границы с Таиландом и 70 км 115 кВ линии к национальной электросети Лаоса.

Гидроэлектростанция использует воду из реки Нам Теун — притока реки Меконг — и сбрасывает воду в реку Се Банг Фай (Xe Bang Fai).

Продажа электроэнергии осуществляется по принципу «бери или плати» компаниям Electricity Generating Authority of Thailand (EGAT, Таиланд) и Electricite de Laos (EDL, Лаос).

NT2 — поставщик дешевой электроэнергии для потребителей в Таиланде и значительный источник доходов для Правительства Лаоса. Стоимость импортируемой лаосской гидроэлектроэнергии составляет около половины средней стоимости производства электроэнергии в Таиланде.

Участники проекта ГЧП

С целью финансирования, строительства и эксплуатации гидроэнергетического проекта NT2 в 2002 г. была создана частная компания Nam Theun 2 Power Company Limited (NTPC) — консорциум, в котором участвуют следующие организации¹:

- 40% — EDF International, дочерняя организация Electricite de France (контролируется французским правительством);
- 35% — Electricity Generating Public Company Limited (EGCO) — основные акционеры: Electricity Generating Authority of Thailand (EGAT) и TEPDIA Generating B.V. (TEPDIA);
- 25% — Lao Holding State Enterprise (LHSE).

¹ Nam Theun 2. Shareholder Structure. Available at: <https://www.namtheun2.com/our-company/shareholder-structure/>

Публичные партнеры: LHSE — специально созданная компания, управляемая Министерством финансов Лаоса; EGCO — одна из крупнейших публичных энергетических компаний Таиланда; EDF — компания, подконтрольная Правительству Франции.

Частный партнер: NTPC.

Финансирующие организации: 26 финансовых учреждений, в том числе:

- четыре многосторонних банка развития: Группа Всемирного банка, Азиатский банк развития (АБР), Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) и Северный инвестиционный банк (Nordic Investment Bank);
- три экспортно-кредитных агентства (ECA): Coface (Франция), EKN (Швеция), GIEK (Норвегия);
- три двусторонних финансовых агентства: Французское агентство развития, PROPARCO и Экспортно-импортный банк Таиланда;
- девять международных коммерческих банков, предоставляющих финансирование в твердой валюте, в том числе: BNP Paribas, Credit Agricole Indosuez, ANZ, Societe Generale, Fortis Bank, Bank of Tokyo-Mitsubishi;
- семь тайских коммерческих банков, предоставляющих финансирование в тайских батах.

Правовая основа реализации

Меморандум о взаимопонимании, подписанный в 1994 г. правительствами Лаоса и Таиланда.

Соглашение о ГЧП

В 2002 г. подписан концессионный договор между NTPC и Правительством Лаоса.

В 2003 г. подписаны соглашения о покупке электроэнергии между NTPC и компаниями (EGAT и EDL).

Сроки по проекту ГЧП

Срок концессии 31 год (6 лет — строительство и 25 лет — эксплуатация).

- *Проектирование:* начато в 1980-е гг.
- *Строительство:* 2005–2010 гг.
В 2006–2008 гг. — отвод реки Нам Теун, 2008 г. — завершение строительства стены плотины Накаи и заполнение водохранилища во время сезона дождей. 2009 г. — тестовая выработка гидроэлектроэнергии.
- *Эксплуатация/техническое обслуживание:* 2010–2041 гг.
Коммерческая эксплуатация электростанции началась в апреле 2010 г. К 2035 г. по окончании концессионного периода гидроэлектростанция и все активы будут безвозмездно переданы Правительству Лаоса.

Структура и источники финансирования проектов ГЧП, используемые платежные механизмы

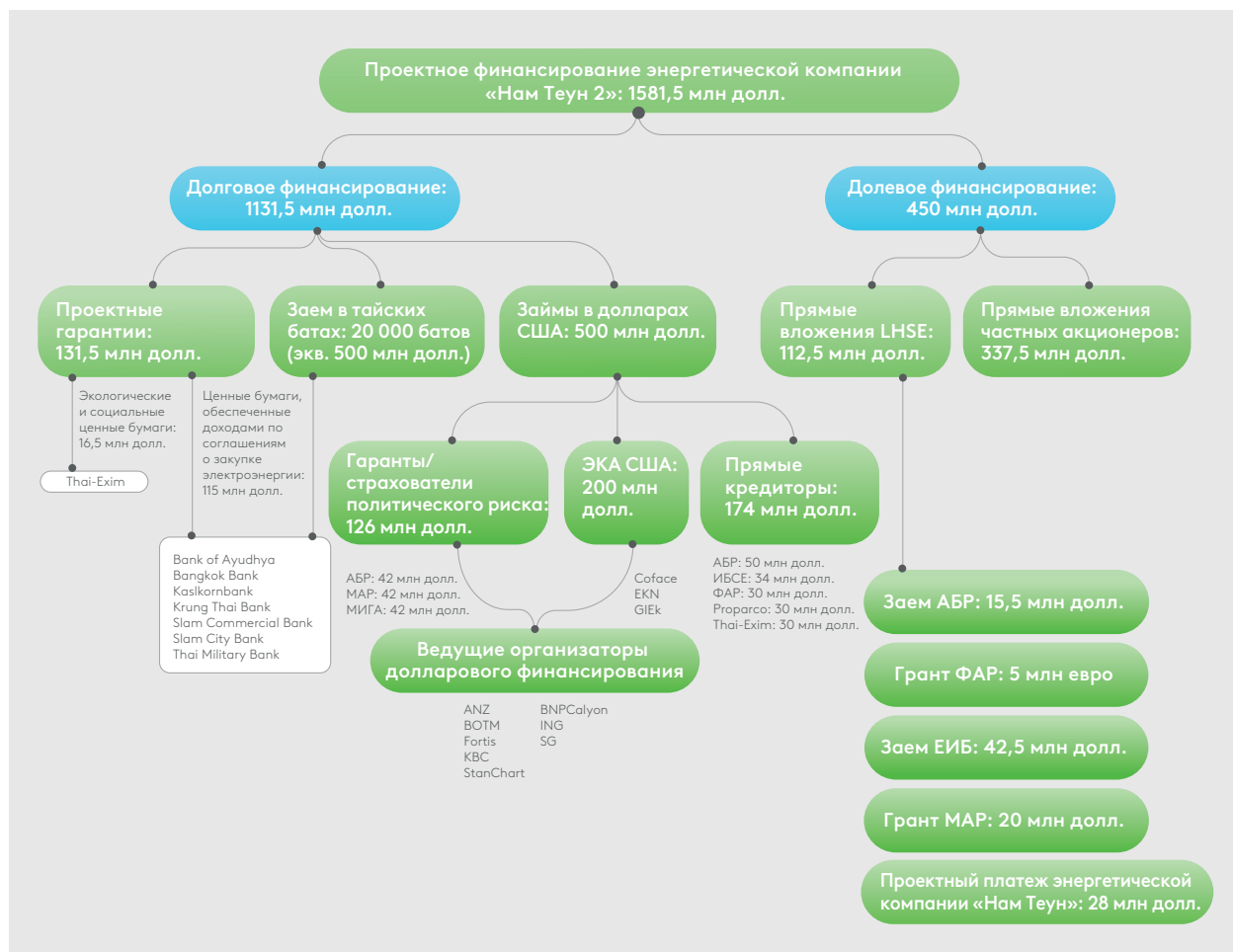
NTPC и GOL привлекли комбинацию кредитов и грантов. В структуру финансирования включены Всемирный банк, АБР, ЕИБ, Северный инвестиционный банк, другие международные банки и агентства развития.

Проект финансировался за счет собственного капитала, кредитов и гарантий 26 финансовых учреждений.

Расходы на строительство первоначально оценивались в 1250 млн долл. и дополнительно 331,5 млн долл. на непредвиденные расходы (всего 1581,5 млн долл., рисунок 3). Общая стоимость проекта на момент закрытия составила 1308 млн долл.

Привлекательная экономика проекта была обеспечена за счет следующих механизмов: резервные аккредитивы для поддержки обязательств по акционерному капиталу; учет затрат на разработку, понесенных спонсорами проекта, как собственного капитала; договорные обязательства по вложению капитала до завершения проекта.

↓ Рисунок 3. Структура финансирования проекта NT2 по первоначальному плану



Источник: Project Finance International 500th Edition Special Report March 2013.

Правительство Лаоса управляет доходами от проекта под контролем Всемирного банка и Азиатского банка развития.

Доходы от проекта поступают от лицензионных платежей, дивидендов, налогов на прибыль и налогов на дивиденды. Государственные доходы оцениваются в 2 млрд долл. в номинальном выражении за 25 лет. В период с 2010 по 2017 г. бюджет Лаоса получил более 170 млн долл. дохода от проекта.

Соглашение о покупке электроэнергии было разработано таким образом, чтобы стабилизировать денежные потоки в условиях гидрологических колебаний и, соответственно, колебаний выработки электроэнергии.

Три ЕСА были включены в схему перестрахования. Coface выступал в качестве ведущего ЕСА для обеспечения страхования, а EKN и GIEK обеспечивали перестрахование Coface.

Роль МБР оказалась критически важной. Без их участия международные коммерческие кредиторы не смогли бы принять политические риски Лаоса. В свою очередь, без международных кредиторов тайские коммерческие банки не захотели бы предоставлять долговое финансирование.

Половина базовой структуры долгосрочного долга была номинирована в тайских батах, а другая половина — в долларах США.

Институциональный механизм для осуществления совместных прав и обязанностей, контроля

Проект находился под тщательным мониторингом. Действовали следующие механизмы контроля и отчетности: (1) группа экспертов (по социальным вопросам, окружающей среде и биоразнообразию), назначенная Всемирным банком и подготовившая 28 отчетов в период 1997–2018 гг.; (2) технический консультант кредиторов, действовавший в интересах коммерческих кредиторов, выпустил 39 отчетов в 2005–2019 гг.; (3) группа по контролю безопасности для консультирования по техническим вопросам строительства, эксплуатации и безопасности плотины; (4) международная группа, консультирующая Всемирный банк по реализации проекта; (5) независимые эксперты, назначенные Правительством Лаоса для внешнего мониторинга; (6) регулярные миссии международных финансовых институтов и агентств ([ADB, 2019](#)).

Проблемы и возможности в рамках проекта ГЧП

Основные трудности в реализации проекта связаны с длительными процедурами первоначальных согласований, а также с масштабной кампанией против строительства плотины. После азиатского финансового кризиса 1997 г. из-за недостатка средств проект был заморожен, однако в 1999 г. работы возобновились.

Негативные социально-экологические последствия от реализации проекта для населения нижнего течения заключались в вымывании прибрежных садов, изменении качества воды и воздействии на рыболовство. Были разработаны программы поддержки жителей деревень, живущих ниже по течению Се Банг Фай. Проект потребовал переселения около 6300 человек в 15 деревнях.

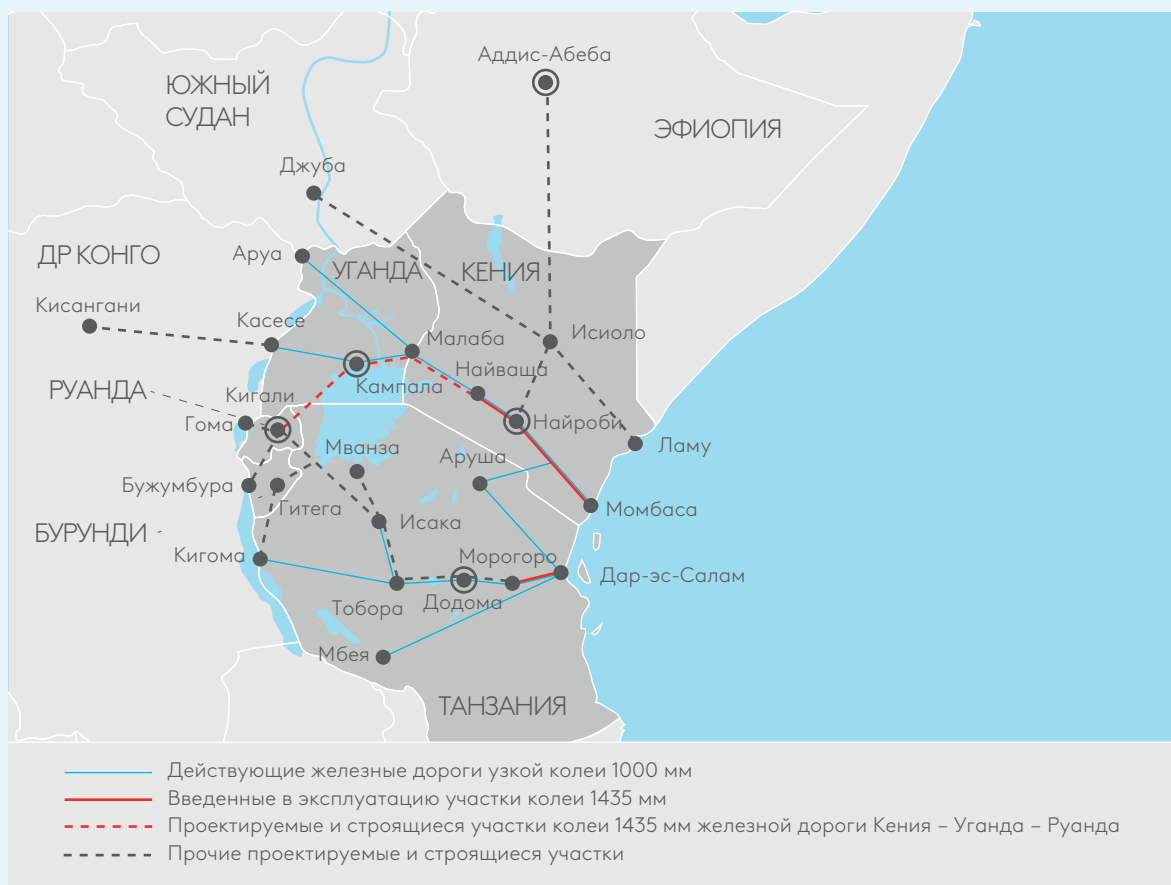
В то же время, по оценке Всемирного банка, сделанной в 2020 г., проект NT2 является успешным, приносит доходы правительству за счет сборов с водопользователей, налогов и дивидендов. Доходы от проекта полностью соответствуют планируемым объемам.

Ожидаемые долгосрочные выгоды проекта NT2

- Финансовые выгоды для Лаоса значительны: 2 млрд долл. в виде налогов, роялти и дивидендов от проекта в течение 25-летнего периода концессии. После этого периода активы проекта будут бесплатно переданы Правительству Лаоса с расчетным сроком службы не менее 25 лет.
- Проект имеет важное значение для развития Лаоса. Полученные доходы от проекта используются для сокращения бедности и защиты окружающей среды. Средства инвестируются в такие программы, как бесплатная система охраны здоровья матери и ребенка, фонд справедливости в области здравоохранения, фонд сокращения бедности и гранты школьных направлений.
- Влияние на макроэкономику существенно. Проект поддерживает экономический рост Лаоса за счет экспорта электроэнергии. NT2 является катализатором развития гидроэнергетики в Лаосе, являющейся ключевой отраслью. В 2020 г. производство электроэнергии составило 12% ВВП.
- NT2 занимает первое место в системе электроснабжения Таиланда, обеспечивая самую низкую стоимость за киловатт благодаря высокой экономической эффективности гидроэлектростанции вследствие внедрения передовых технологий и отсутствия прямых затрат на топливо.
- Улучшилась транспортная доступность. Дороги с твердым покрытием сократили время, необходимое для поездки из района Накаи в Тхакхек (центр провинции), с половины дня до одного часа.
- В ходе реализации проекта были разработаны новые для Лаоса инструменты, в том числе правила техники безопасности, концессионные соглашения, эксплуатационные процедуры, системы безопасности. Проект помог открыть страну для прямых иностранных инвестиций.
- NT2 способствует структурным изменениям Лаоса за счет инвестиций в человеческую, институциональную и физическую инфраструктуру.

Кейс 4

Восточноафриканская железная дорога Кения — Уганда — Руанда



Участвующие страны: Кения, Уганда, Руанда.

Сектор: железнодорожный транспорт.

Форма ГЧП: строительство и эксплуатация.

Ввод в эксплуатацию: в 2017 г. на участке Момбаса — Найроби.

Стоимость проекта: около 15 млрд долл., из них оценочно 8,9 млрд долл. — участок дороги в Кении, более 5 млрд долл. — участки дороги в Уганде и Танзании.

Ключевые факты:

- Флагманский проект в рамках программы развития Kenya Vision 2030.
- Финансирование проекта осуществлялось в рамках китайской инициативы ОПОП.
- В 2017 г. запущены пассажирские и грузовые перевозки на участке проекта от Момбасы до Найроби.
- Проект был реализован только на территории одной страны. Китай остановил финансирование проекта из-за убыточности.

Основные технико-экономические показатели и территориально-пространственные характеристики

Проект Восточноафриканской железной дороги ширины колеи 1435 мм (East African Standard Gauge Railway, SGR) предусматривает соединение морского порта Момбаса, Найроби (столицы Кении), — Кампалы (столицы Уганды) и Кигали (столицы Руанды). Идея проекта появилась в 2013 г. для соединения восточноафриканских прибрежных и не имеющих выхода к морю стран.

Проект SGR является частью генерального плана Восточноафриканской железной дороги, принятого Восточноафриканским сообществом в соответствии с директивой саммита глав государств, прошедшего в 2004 г.

На ряде участков железнодорожная линия должна пройти параллельно существующей узкоколейной железной дороге метровой колеи или автодороге. Линия рассчитана на перевозку 22 млн тонн грузов в год, что соответствует 40% от прогнозируемой пропускной способности порта Момбаса к 2035 г. Грузовые терминалы будут расположены в порту Момбаса, внутренние контейнерные склады — в Эмбакаси в Найроби.

Генеральный план Восточноафриканской железной дороги предусматривает стыковку линий колеи 1435 мм и линий колеи 1000 мм благодаря созданию пересадочных и перегрузочных узлов, которые должны обеспечить удобство для пассажиров, а также сокращение потерь времени для доставки грузов.

Кения реализовала строительство участков проекта от Момбасы до Найроби (487 км) и от Найроби до Найваши. Строительство этапа от Найваши до Малабы на границе с Угандой остановилось, поскольку доходы от эксплуатации уже построенных участков оказались значительно ниже ожидаемых. Это обстоятельство привело не только к приостановке финансирования недостроенного участка до Малабы в Кении, но и к отказу в кредите со стороны Эксимбанка Китая Правительству Уганды на финансирование строительства участка Малаба — Кампала.

Участники проекта ГЧП

Публичные партнеры: правительства Кении, Уганды и Руанды.

Частные партнеры: специально созданное с участием китайских подрядчиков в уставном капитале совместное предприятие Afristar, которое должно было выступить оператором железной дороги на территории трех стран. Однако в связи с приостановкой реализации проекта к Уганде и Руанде Afristar эксплуатирует железную дорогу только на территории одной страны — Кении. Для строительства железной дороги были привлечены China Communications Construction Co (CCCC) и ее дочерняя компания China Road and Bridges Corporation (CRBC), выступившая генеральным подрядчиком.

Финансирующие организации: Эксимбанк КНР.

Правовая основа реализации

Международный договор:

- В октябре 2009 г. правительства Кении и Уганды подписали меморандум о взаимопонимании по строительству железнодорожной линии от Момбасы до Кампалы.
- В августе 2013 г. правительства Кении, Уганды и Руанды подписали трехстороннее соглашение об ускорении строительства железной дороги до своих столиц.
- Южный Судан присоединился к соглашению о продлении линии до Джубы в 2014 г.

Соглашение о ГЧП: Соглашение об эксплуатации железной дороги с шириной колеи 1435 мм.

Сроки по проекту ГЧП

- *Проектирование:* в 2013-2014 гг. осуществлено проектирование нескольких участков дороги.
- *Строительство участка Момбаса — Найроби* было начато 12 декабря 2014 г. и завершено 31 мая 2017 г. (на 18 месяцев раньше запланированного срока). Строительство участка от Найроби до Найваши проходило в 2016–2019 гг.
- Финансирование строительства других участков не было согласовано.
- *Эксплуатация/техническое обслуживание:* с 2017 г. (первый этап Момбаса — Найроби).

Структура и источники финансирования проектов ГЧП, используемые платежные механизмы

Стоимость этапа Момбаса — Найроби составила 3,8 млрд долл. Эксимбанк Китая предоставил в рамках инициативы ОПОП около 90% финансирования, остальные 10% — Правительство Кении. Условия кредита 2014 г.: льготный период — 5 лет, срок погашения — 15 лет.

Кения также получила кредит в размере 1,5 млрд долл. от китайского Эксимбанка для расширения сети до Найваши. Однако кредит на третью фазу строительства от Найваши до Кисуму в размере 3,6 млрд долл. Китай отказался предоставлять.

Кения начала погашать кредит SGR в 2019 г. Дорога между Момбасой и Найроби не приносит достаточного дохода для покрытия эксплуатационных расходов и погашения кредитов.

Кредит Уганды под строительство участка Малаба — Кампала на сумму 2,3 млрд долл. (85% бюджета) не был одобрен Китаем до завершения кенийского участка дороги. С учетом этого рассматривался вариант привлечения к строительству в Уганде турецкой компании Yarı Merkezi.

В 2022 г. Танзания объявила о планах сотрудничать с Китаем в строительстве участка дороги SGR, ведущей в Демократическую Республику Конго (протяженность — 2102 км, оценка 2,2 млрд долл., срок 2026 г.).

Основные права и обязанности участников проекта ГЧП

Условием китайской стороны по финансированию проекта было согласие других стран проекта нанять китайского подрядчика для строительства, а также привлечение китайского персонала для эксплуатации железной дороги.

Кения выплачивает Китаю операционные сборы, а также с 2019 г. осуществляет выплаты по кредиту.

Институционный механизм для осуществления совместных прав и обязанностей, контроля

На межправительственном уровне была создана рабочая группа, включившая представителей Кении, Уганды и Руанды, а также присоединившихся позднее Танзании и Южного Судана. Представитель Восточноафриканского сообщества участвовал в рабочей группе в качестве наблюдателя.

Для реализации проекта в Кении была создана рабочая группа, в которую вошли представители Правительства Кении, Кенийской железнодорожной корпорации, а также подрядчиков — CCCC и CRBC.

Проблемы и возможности в рамках проекта ГЧП

Проект трансграничного ГЧП по созданию железнодорожной линии между Кенией, Угандой и Руандой оказался неудачным. Доходы построенного участка железной дороги не покрывают эксплуатационных затрат. Линия Момбаса — Найроби понесла убытки в размере 100 млн долл. в первый год эксплуатации. Из-за высоких тарифов дорога SGR не пользуется спросом. Отчасти ошибки прогнозирования пассажиро- и грузопотоков по новой железной дороге связаны с отсутствием МФО в сделке, предоставляющих, как правило, всестороннюю оценку рисков.

От первоначальных планов создания трансграничной железной дороги, соединяющей Уганду и Руанду, не имеющих выхода к морю, с морским портом Момбаса в Кении, пришлось отказаться. С учетом этого проект трансграничного ГЧП трансформировался в проект национального ГЧП, реализуемого в Кении с привлечением международного финансирования. Компания Afristar, предполагавшаяся на роль совместного предприятия, осуществляет свою операционную деятельность только на территории Кении.

Дополнительные сложности, а также увеличение стоимости проекта были связаны с необходимостью перепроектирования ряда участков с целью обхода национального парка Найроби по требованию Кенийского экологического трибунала, а также в связи с выплатами значительных компенсаций переселенным лицам из зоны прохождения железной дороги.

Приостановка финансирования со стороны Китая поставила под сомнение реализацию проекта строительства всех других участков в Уганде и Руанде, а также в других странах, присоединившихся к проекту. Это привело к тому, что страны региона вернулись к планам модернизировать старые узкоколейные участки железных дорог. В частности, Уганда инвестировала 205 млн долл. в восстановление линии метровой колеи, соединяющей Кампалу и Малабу на границе с Кенией. В то же время Правительство Уганды ведет переговоры с турецкими партнерами для строительства новой железнодорожной линии колеи 1435 мм между Кампалой и Малабой.

Ожидаемые долгосрочные выгоды проекта ГЧП

В случае реализации проект должен был повысить конкурентоспособность региона, снизить стоимость ведения бизнеса, сократить время транзита и затраты на региональную торговлю. В частности, линия от Момбасы до Найроби сокращает время в пути пассажиров более чем в два раза (с примерно 10 часов до 4 часов). Грузовые поезда проходят путь менее чем за 8 часов и смогут перевозить 25 млн тонн в год.

Перспективы социально-экономической трансформации экономики Восточной и Центральной Африки связаны с упрощением доступа к морским портам для стран, не имеющих выхода к морю. Сокращение затрат на региональную торговлю должно способствовать созданию промышленных парков, рабочих мест и росту бизнеса вдоль коридора. Дополнительным эффектом может стать привлечение инвестиций в туризм.

Кейс 5

Западноафриканский трубопровод



Участвующие страны: Нигерия, Бенин, Того, Гана.

Сектор: трубопроводный транспорт.

Форма ГЧП: строительство, эксплуатация и передача (ВОТ).

Ввод в эксплуатацию: 14 декабря 2008 г. (первый участок), 1 июля 2012 г. (на всей протяженности).

Стоимость проекта: 950 млн долл.

Ключевые факты:

- Газопровод проложен в территориальных водах четырех стран вдоль береговой линии на расстоянии 15–20 км от берега.
- В августе 2012 г. при попытке захвата нефтяного танкера пиратами у берегов Того газопровод был поврежден якорем, что привело к ограничению поставок газа в Того и Гану на протяжении нескольких месяцев.

Основные технико-экономические показатели и территориально-пространственные характеристики

Проект Западноафриканского газопровода (WAGP) был инициирован 14 августа 1982 г. в рамках Экономического сообщества западноафриканских государств (ECOWAS, Economic Community of West African States) в качестве одной из ключевых целей регионального экономического развития Западной Африки. В январе 1992 г. на средства Всемирного банка было подготовлено ТЭО, которое подтвердило наличие достаточных запасов природного газа в Нигерии и коммерческую жизнеспособность проекта.

Трубопровод состоит из трех участков общей протяженностью 678 км. На морской участок приходится 569 км, или 84% от общей длины. Морской участок начинается у терминала Итоки на юго-востоке Нигерии и проходит через территориальные воды Бенина, Того и Ганы вдоль береговой линии в 15–20 км от берега на глубине от 30 до 75 м. Береговой участок трубопровода в Нигерии соединяет компрессорную станцию морского участка в Лагос-Бич с принадлежащей Chevron трубопроводной системой Эскравос — Лагос, работающей с 1989 г. Предполагается, что WAGP будет продлен до Кот-д’Ивуара, а в более долгосрочной перспективе — до Сенегала.

Диаметр трубы — 508 мм (подводная часть), 760 мм — наземная (в Нигерии).

Пропускная способность газопровода — 5 млрд м³.

Большая часть газа потребляется в странах-участницах. В Гане газ поставляется на электростанцию Такоради в Абоадзе, эксплуатируемую Управлением реки Вольта и международной компанией Такоради (TICO). Вместе с тем большая часть газа потребляется в Лагосе.

Участники проекта ГЧП

- *Публичные партнеры:* правительства Нигерии, Бенина, Того и Ганы. Соответствующие министерства энергетики четырех стран были определены ответственными за реализацию проекта.
- *Частный партнер:* Западноафриканская газопроводная компания с ограниченной ответственностью (WAPCo, West African Gas Pipeline Company Limited).
- *Финансирующие организации:* Всемирный банк (ТЭО), MIGA (гарантии), Европейский инвестиционный банк, USAID и Корпорация зарубежных частных инвестиций (OPIC), средства частных нефтяных компаний.

Правовая основа реализации

- Соглашение между правительствами Нигерии, Бенина, Того и Ганы по развитию Западноафриканского трубопровода на основе частных инвестиций и коммерческих принципов (21.01.1995).
- Межправительственное соглашение между Нигерией, Бенином, Того и Ганой о гармонизированном налоговом и нормативном режиме для разработки, строительства и эксплуатации трубопровода (21.03.2000).

- Договор о Западноафриканском газопроводе (WAGP), подписан правительствами Бенина, Ганы, Нигерии и Того (21.01.2003) и определил параметры реализации проекта, ратифицирован в октябре 2004 г.
- Соглашение о международном проекте (IPA) между WAPCo и правительствами Бенина, Ганы, Нигерии, Того и Секретариатом ECOWAS (в качестве наблюдателя).
- Национальные регулирующие акты в Бенине, Гане, Нигерии и Того, принятые в декабре 2004 г. во исполнение подписанных ранее межправительственных соглашений, позволяющих установить общие рамки для деятельности совместного предприятия (WAPCo) в четырех странах.

Сроки по проекту ГЧП

- *Проектирование*: 2000–2004 гг.
- *Строительство*: 2005–2012 гг.
- *Эксплуатация/техническое обслуживание*: 2012–2032 гг.

Структура и источники финансирования проекта ГЧП, используемые платежные механизмы

Финансирование проекта носит смешанный характер и осуществляется за счет средств участвующих государств и частных инвесторов, а также технического содействия и кредитов, привлеченных по линии МБР и агентств развития.

Инвестиции в уставный капитал совместного предприятия составили 176,7 млн долл., или 18,6% от общего объема инвестиций в проект по состоянию на 2014 г. ([World Bank, MIGA, 2004](#)). Крупнейшим акционером совместного предприятия WAGP является Chevron ([таблица 7](#)) с долей уставного капитала 36,9%. Нигерийская национальная нефтяная компания (NNPC) — второй по величине акционер с долей участия 24,9%. Shell (SPDC, Shell Petroleum Development Company of Nigeria Limited) и Takoradi Power владеют 17,9% и 16,3% акций компании соответственно. Остальные 4% участия в проекте принадлежат Societe Togolaise de Gaz (2%) и Societe BenGaz (2%).

Для реализации проекта были привлечены средства МБР и агентств развития:

- Всемирный банк — финансирование ТЭО, две гарантии на 50 и 75 млн долл. через многостороннее инвестиционное гарантийное агентство — MIGA в 2004 г.;
- Европейский инвестиционный банк — кредит 98 млн долл. в 2006 г. на строительство участка газопровода в Гане;
- USAID и Корпорация зарубежных частных инвестиций (OPIC) — два кредита на сумму 1,6 и 45 млн долл. соответственно в 2006 г.

↓ Таблица 7. Структура и источники финансирования проекта Западноафриканского трубопровода

Источник финансовых ресурсов	Вид финансирования	Объем инвестиций, млн долл.
Правительство Ганы (в настоящее время — Takoradi Power Company)	доля в акционерном капитале совместного предприятия	28,8
NNPC		44,2
Chevron Nigeria Limited (CNL)		64,9
SPDC		31,8
Societe Togolaise de Gaz		3,5
Societe BenGaz		3,5
Правительство Ганы (в настоящее время — Takoradi Power Company)	заемные средства	117,9
NNPC	заемные средства	180,8
Chevron Nigeria Limited (CNL)	заемные средства	265,4
SPDC	заемные средства	130,2
Societe Togolaise de Gaz	заемные средства	14,5
Societe BenGaz	заемные средства	14,5
ИТОГО:		950,0

Источник: Всемирный банк.

Совместное предприятие WAGP заключало контракты с субподрядчиками на проектирование, поставку оборудования и строительство газопровода. Контракт на проектирование, поставку и строительство наземной части газопровода и сооружений был заключен с Willbros в декабре 2004 г. Бетонные укрепления для морского трубопровода поставила компания Bredero Shaw. Контракт на строительство компрессорной станции в Лагос-Бич в Нигерии был заключен с французским подрядчиком Entrepose в июле 2008 г.

Предварительные инженерно-технические услуги по проектированию и составлению чертежей, связанные с морским сегментом проекта, предоставила компания Project Consulting Services. Морской участок газопровода из Лагоса в Такоради был построен компанией Horizon Marine Construction.

Возмещение заемных средств осуществляется из выручки за прокачку газа по трубопроводу.

Распределение рисков

Дополнительные гарантии были предоставлены Международной ассоциацией развития (IDA), MIGA, Steadfast Insurance Company (дочерняя компания Zurich Financial Services Group) и перестраховочной компанией Overseas Private Insurance Corporation (OPIC)). Каждая из перечисленных организаций имеет свои договорные обязательства с совместным предприятием WAPCo. Требования возмещения будут распределены пропорционально, однако из-за различий в структуре и покрытиях согласованы детальные сценарии для каждой страховой и перестраховочной компании. IDA сыграла важную роль в реализации проекта, которая не могла бы состояться без гарантий, направленных на снижение политических рисков в странах региона. А участие Всемирного банка объединило лучшие мировые практики в области реализации экологических и социальных гарантий, экономической и финансовой оценки, структурирования для обеспечения устойчивости и прозрачности проекта.

Проблемы и возможности в рамках проекта ГЧП

Благодаря реализации проекта создана устойчивая система газоснабжения в Западной Африке, реализованы растущие потребности развивающихся африканских государств в электроэнергии, получаемой за счет сжигания газа.

Проблемными вопросами для проекта являются политические и экономические риски, а также дополнительные расходы, возникающие в процессе эксплуатации газопровода. Реализация проекта осуществлялась в тесном взаимодействии с местными сообществами, следствием чего стали повышенные обязательства, взятые совместным предприятием WAPCo по строительству социальных объектов в странах региона за счет получаемых доходов.

Возможности для проекта связаны с расширением газопроводной системы на другие страны региона.

Ожидаемые долгосрочные выгоды проекта ГЧП

- Вклад в экономическое развитие стран региона за счет существенного сокращения издержек. Снижение средней оптовой стоимости поставки электроэнергии в Гане составило 10–20%, в Бенине и Того на 40% по сравнению со сценарием «без газа».
- Значительный вклад в снижение уровня бедности и повышение занятости (напрямую и косвенно) в странах региона.
- Существенный прирост количества крупных, средних и мелких потребителей газа в Бенине, Гане и Того.
- Увеличение объема торговли энергоносителями в регионе, в том числе экспорта газа из Нигерии, сокращение использования тепловых электростанций, работающих на жидком топливе, сокращение факельного сжигания и сброса попутного газа в Нигерии.
- Гармонизация региональной институциональной, правовой и нормативной базы для увеличения участия частного сектора в газовом секторе стран региона.
- Вклад в социальное развитие — совместное предприятие WAPCo, реализуя свои социальные обязательства, за счет полученных доходов участвовало в строительстве образовательных, медицинских, водохозяйственных и санитарно-технических сооружений и объектов общественного рынка.

Проект представляет успешный пример реализации модели трансграничного ГЧП в сфере трубопроводного транспорта. В мире существует множество трансграничных трубопроводов, однако почти все проекты были реализованы либо исключительно на частной основе (транснациональными энергетическими компаниями), либо без использования механизма ГЧП. Пример Западноафриканского газопровода показывает возможность создания трубопроводных систем в развивающихся странах на принципах концессии с вовлечением местного бизнеса и, соответственно, увеличением вклада в инфраструктуру для социально-экономического развития на местном, региональном и национальном уровнях.

3. ПЕРСПЕКТИВЫ, РИСКИ И ВОЗМОЖНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ГЧП В ЕАЭС И ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

В государствах ЕАЭС и Центральной Азии в последние годы активизировалась реализация инфраструктурных проектов, и для многих из них используется механизм ГЧП. Инфраструктурная связанность продолжает оставаться чрезвычайно важным фактором для региона ввиду его географического положения, структуры экономических и транспортных связей, значимости водных ресурсов, энергетического потенциала (UNESCAP, 2019). В свою очередь, инфраструктурная связанность напрямую зависит от процессов экономической интеграции и регионального экономического сотрудничества.

Для ЕАЭС и Центральной Азии развитие трансграничной инфраструктуры особенно актуально в сферах транспорта и водно-энергетического комплекса.

Четыре из пяти государств — членов ЕАЭС и все без исключения государства Центральной Азии не имеют выхода к морю, и развитие международных транспортных коридоров и транзитных маршрутов имеет для региона большое значение. По этой причине иницируемый ЕАБР ключевой инвестиционный мегапроект Евразийского транспортного каркаса, в основе которого — развитие и сопряжение широтных и меридиональных транспортных коридоров и маршрутов, будет способствовать снижению негативного влияния «больших расстояний» и высоких транспортных издержек на экономику и социальное развитие стран региона, снятию «континентального проклятия» и превращению региона в перекресток торговых и транспортных путей, связывающих Азию с Европой и Ближним Востоком (Винокуров и др., 2021).

Транспортные коридоры и маршруты в регионе, как правило, пересекают территории нескольких государств. Страны, не имеющие выхода к морю, заинтересованы в сотрудничестве с соседними государствами транзита для совместной реализации проектов развития транспортной инфраструктуры (Винокуров, Ахунбаев, Забоев и др., 2022). Таким образом, в регионе существуют все предпосылки для осуществления инфраструктурных проектов в области транспорта в формате трансграничных ГЧП.

В докладе ЕАБР «Регулирование водно-энергетического комплекса Центральной Азии», опубликованном в 2022 г., подчеркивается, что на фоне укрепления регионального сотрудничества в Центральной Азии открывается возможность для реформирования архитектуры взаимоотношений в водно-энергетическом комплексе и совместного решения проблем нарастающего дефицита водных и энергетических ресурсов. Главные задачи в развитии регионального экономического сотрудничества в Центральной Азии: устойчивое обеспечение населения качественной питьевой водой, а отраслей экономики — водно-энергетическими ресурсами на основе эффективного функционирования ВЭК. В этой связи необходимо дальнейшее совершенствование механизма сотрудничества для совместного использования водно-энергетических ресурсов региона, отвечающего политическим, экономическим, финансовым и экологическим целям и интересам каждого государства (Винокуров, Ахунбаев, Усманов и др., 2022).

Центральноазиатские страны, действуя согласованно, будут иметь больше возможностей для преодоления структурных проблем развития. Повышение нагрузки на энергетическую систему в условиях активного роста экономической деятельности и связанность стран региона общими бассейнами рек делают их сотрудничество в водно-энергетической сфере безальтернативным (Винокуров и др., 2022). Тем самым перспективность использования механизма трансграничных ГЧП для реализации водно-энергетических проектов в странах Центральной Азии, имеющих общие реки и общие интересы, predetermined совокупностью обстоятельств.

Реализация инфраструктурных проектов с использованием механизма трансграничных ГЧП в таких секторах, как транспорт и водно-энергетический комплекс, позволит повысить производительность в экономике, усилить торгово-экономическое партнерство со странами-соседями, улучшить товарную диверсификацию производства и экспорта. Расширение комплементарности товарной структуры производства укрепит взаимовыгодное сотрудничество центральноазиатских государств и снизит уязвимость к внешним шокам. Совершенствование институциональных условий позволит ускорить структурные преобразования в экономиках стран региона.

Важным условием для реализации проектов трансграничных ГЧП в ЕАЭС и в Центральной Азии являются согласование и синхронизация планов инфраструктурного развития.

Статья 86 Договора о Евразийском экономическом союзе включает координацию развития транспортной инфраструктуры в число основных приоритетов скоординированной (согласованной) транспортной политики (ЕЭК, 2014). Задачи по координации развития транспортной инфраструктуры предусмотрены в Договоре о Союзе и Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств — членов ЕАЭС, утвержденных Решением Высшего Евразийского экономического совета от 26.12.2016 № 19, в дорожных картах по реализации указанных Основных направлений, а также в различных актах, принятых Высшим Евразийским экономическим советом (ВЕЭС), Евразийским межправительственным советом (ЕМПС) и Евразийской экономической комиссией (ЕЭК). Например, вопросы координации развития транспортной инфраструктуры включены в Стратегические направления развития евразийской экономической интеграции до 2025 г., утвержденные Решением ВЕЭС от 11.12.2020 № 12, а также в Основные ориентиры макроэкономической политики на 2022–2023 гг., утвержденные Решением ВЕЭС от 27.05.2022 № 7.

Важным с точки зрения координации развития транспортной инфраструктуры представляются Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств — членов Евразийского экономического союза, утвержденные Решением ВЕЭС № 19 от 26.12.2016, в соответствии с которым страны ЕАЭС:

- информируют друг друга о планируемых к реализации проектах по созданию или совершенствованию объектов транспортной инфраструктуры;
- обеспечивают увязку планируемых к реализации кооперационных проектов по развитию объектов индустриально-инновационной инфраструктуры (промышленных кластеров, индустриальных парков и технопарков) с реализуемыми и планируемыми к реализации проектами создания объектов транспортной инфраструктуры в государствах-членах;
- обеспечивают устранение «узких мест» сопредельной инфраструктуры, техническое оснащение стыковых пунктов и пунктов пропуска с учетом экономической целесообразности.

Стратегическими направлениями развития евразийской экономической интеграции до 2025 г. предусмотрены мероприятия в части создания трансконтинентальных и межгосударственных транспортных коридоров, создания и развития транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов в направлениях «Восток — Запад» и «Север — Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой ОПОП (ЕЭК, 2020). В План мероприятий по реализации Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 г. включены меры по:

- определению перечня приоритетных инфраструктурных проектов;
- всесторонней оценке целесообразности формирования общей стратегии развития промышленности, сельского хозяйства и инфраструктуры в Союзе;
- совместному осуществлению значимых инфраструктурных проектов на евразийском пространстве, созданию транспортных коридоров, в том числе трансконтинентальных и межгосударственных, увеличению пассажирских и грузовых перевозок с целью реализации транзитного и логистического потенциала Союза;
- созданию и развитию транспортной инфраструктуры на территориях государств-членов в направлениях «Восток — Запад» и «Север — Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой ОПОП (ЕЭК, 2021).

В 2022 г. ЕЭК подготовила доклад «О целесообразности формирования в Евразийском экономическом союзе общей стратегии развития транспортной инфраструктуры». Хотя в нем делается вывод о том, что существование общей инфраструктуры в ЕАЭС правовыми актами Союза не предусматривается и выработка общей стратегии развития транспортной инфраструктуры на текущем этапе является преждевременной, в этом же докладе говорится и об общих стратегических приоритетах и задачах экономической интеграции в сфере транспорта, и в том числе транспортной инфраструктуры, для достижения целей формирования единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг (ЕЭК, 2022).

В настоящее время в регионе реализуется только один проект развития трансграничной инфраструктуры в формате трансграничного ГЧП — создание и последующая эксплуатация мостового перехода через реку Амур между городами Благовещенск (Россия) и Хэйхэ (Китай). Проект реализуется в соответствии с межправительственным соглашением, подписанным странами 26.06.1995, и Протоколом к нему от 03.09.2015. Подробная информация о данном проекте трансграничного ГЧП приведена в разделе 2 (врезка 2).

Несколько проектов создания и последующей эксплуатации трансграничной инфраструктуры, которые в настоящее время находятся в проработке государств — членов ЕАЭС, также могут быть реализованы на принципах ГЧП. Это, в частности, строительство железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан (врезка 4) и строительство Камбаратинской ГЭС в Кыргызстане (врезка 5). Потенциальное значение обоих проектов в развитии регионального экономического сотрудничества, стимулировании торговли и решении проблем водно-энергетического комплекса Центральной Азии оценивается как весьма существенное.

Врезка 4. Проект строительства железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан

Проект строительства железнодорожной магистрали Китай — Кыргызстан — Узбекистан был инициирован в 1996 г. Китаем в рамках планов по развитию транспортной инфраструктуры Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР). В 1997 г. три страны подписали соответствующий меморандум о взаимопонимании. В течение последующих 25 лет проводились раунды переговоров, на которых обсуждались маршрут (главным образом по территории Кыргызстана), технические параметры инфраструктуры (стандартная или широкая колея, один или два главных пути) и др.

Из 523 км общей протяженности линии 213 км должны пройти по территории Китая, 260 км — по Кыргызстану, 50 км — по Узбекистану. В силу горного рельефа местности потребуются построить около 90 тоннелей, мосты, виадуки, участковые и технические станции. Потенциальный грузопоток оценивается в интервале 7–13 млн тонн в год, а сроки строительства — от шести до восьми лет.

Новая железная дорога может сыграть важную роль в обеспечении связанности Китая, Кыргызстана и Узбекистана в условиях стремительно растущих объемов взаимной торговли, а в будущем стать связующим элементом для развития транспортных связей с Афганистаном, в использовании ресурсной базы которого заинтересован Китай. Проект может иметь значительный экологический эффект в случае строительства электрифицированной линии, а также за счет переключения значительной части грузопотока с автомобильного транспорта. Одно из главных условий, выдвигаемых к новой железной дороге, — ширина колеи 1520 мм, это необходимо для бесшовного встраивания в железнодорожную сеть Кыргызстана и Узбекистана и обеспечения интероперабельности на евразийском пространстве.

В то же время реализация проекта возможна только при учете интересов всех стран региона.

В качестве одного из вариантов строительства новой железной дороги рассматривается концессия с созданием совместного предприятия, которое построит дорогу, будет эксплуатировать ее и впоследствии передаст ее в собственность стран — участниц проекта.

Врезка 5. Проект строительства Камбаратинской ГЭС-1

Камбаратинская ГЭС расположена на реке Нарын, соединяющей две страны — Кыргызстан и Узбекистан. Камбаратинская ГЭС-1 может стать крупнейшим водно-энергетическим объектом из всего состава каскада Камбаратинских ГЭС, располагающихся в среднем течении реки Нарын. Ее мощность экспертно оценивается в 1900 МВт, а ежегодная выработка электрической энергии — 5,6 млрд кВт·ч ([Интернет-портал СНГ, 2022](#)).

По состоянию на начало 2023 г. планируется реализовать данный проект в сотрудничестве трех стран — Кыргызстана, Казахстана и Узбекистана. Для этого должно быть подготовлено и подписано соответствующее межправительственное соглашение, а также создано совместное предприятие с долевым участием трех стран. Предполагается, что объект будет полностью передан в собственность Кыргызстана через 30 лет с момента начала эксплуатации.

Преимущество использования механизма трансграничного ГЧП по сравнению с традиционными источниками финансирования для государств ЕАЭС, Центральной Азии и Южного Кавказа — в возможности ускорения реализации проектов по созданию трансграничной инфраструктуры. Механизм ГЧП позволяет обеспечить более высокую степень определенности цен и сроков на этапах проектирования и строительства (UNECE, 2018a). Возрастает и вероятность ускорения ввода в эксплуатацию: частный партнер заинтересован в этом, чтобы начать получать выручку от сборов за проезд или соответствующие государственные выплаты. Немаловажно также, что в плане ассигнования бюджетных средств государственный сектор отстает от частного, который может мобилизовывать капитал на финансовых рынках, в частности для осуществления крупных проектов (UNECE, 2018d).

Ускорение сдачи в эксплуатацию новой трансграничной инфраструктуры означает возможность ускорения процесса повышения эффективности или разгрузки существующих объектов — автодорог, железных дорог, энергетической инфраструктуры, сетей электропередачи и т. д. (UNECE, 2018c). В части транспортных трансграничных проектов это означает также возможность более оперативно использовать экономические и торговые преимущества лучшей связанности двух или более стран (UNECE, 2018b).

Востребованы и могут быть реализованы с использованием механизма трансграничного ГЧП проекты и в иных отраслях, в частности фармацевтической и агропромышленной, особенно с учетом их вклада в формирование общего евразийского рынка. Примером может служить Евразийская товаропроводящая сеть (врезка 6).

Врезка 6. Потенциал трансграничных ГЧП в отношении цифровых систем на примере агропромышленной отрасли

Цель КИМП «Евразийская товаропроводящая сеть» — развитие общего рынка сельскохозяйственной продукции в ЕАЭС.

Евразийская товаропроводящая сеть — это открытая интегрированная система управления товаропотоками сельскохозяйственной продукции на территории ЕАЭС от производителя по всей логистической цепочке до розничной сети.

Основой ЕТПС может стать **цифровая платформа**, пользователями которой будут как государственные, так и коммерческие организации в сфере агропромышленного комплекса, логистической инфраструктуры и инфраструктуры транспортировки продовольственной продукции. Цифровая система призвана интегрировать доступные данные уже действующих национальных информационных систем и информационных систем частных компаний, работающих на территории стран — участниц ЕТПС.

Источник: ЕАБР.

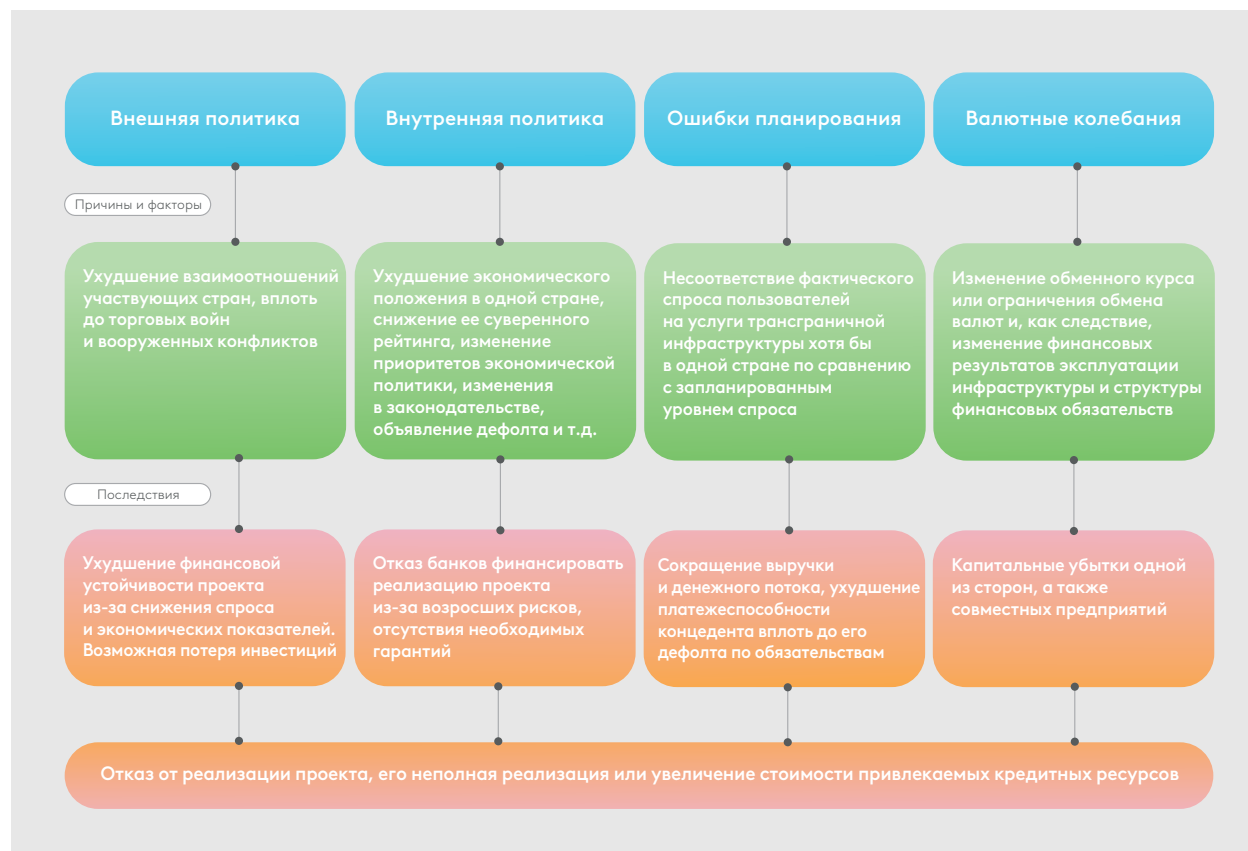
В силу участия в проектах трансграничных ГЧП двух и более стран их реализация сопряжена с большими неопределенностями и рисками по сравнению с национальными проектами ГЧП (рисунок 4).

Проекты создания трансграничной инфраструктуры требуют крупных инвестиций и сопряжены с высокими транзакционными издержками.

Страны, участвующие в таких проектах, могут различаться темпами экономического развития, финансовыми возможностями, нормативно-правовой базой или присвоенными им суверенными рейтингами. Например, при более низком ВВП на душу населения одна из стран

может испытывать трудности с доступом к финансированию из-за уровня приемлемости долга. В результате страны — участницы трансграничного ГЧП могут столкнуться с трудностями при привлечении коммерческого финансирования. Все эти дополнительные финансовые риски проектов трансграничного ГЧП увеличивают расходы на их финансирование.

↓ Рисунок 4. Причины неудач реализации проектов трансграничных ГЧП



Источник: ЕАБР.

Участие в проекте трансграничного ГЧП нескольких стран с разными валютами создает потенциальные риски курсовой волатильности, результатом которой может стать переоценка финансовых результатов стоимости проекта и сроков его окупаемости.

Бюджетная неопределенность возникает из-за понижения кредитного рейтинга хотя бы одной из стран-участниц. Если проект финансируется за счет государственного долга, а кредитный рейтинг правительства понижен, это потенциально увеличит долговое бремя не только соответствующего правительства, но и других участников проекта. Аналогичная ситуация возникает из-за просрочки погашения внешнего долга.

Опасны также ошибки прогнозирования спроса на услуги трансграничной инфраструктуры, которые возникают на этапе подготовки технико-экономического обоснования. В ряде случаев, как показывает международная практика (кейс 4, «Создание железнодорожного коридора Кения — Руанда — Уганда» в разделе 2), такие ошибки могут привести к неполной реализации проекта или его реализации только на территории одной страны, то есть превращению трансграничного ГЧП в национальное ГЧП.

Серьезным риском на этапе подготовки проекта может выступать отсутствие взаимопонимания стран — потенциальных участников проекта трансграничного ГЧП относительно перспектив развития трансграничной инфраструктуры и механизмов реализации проекта. Именно это произошло с инициативой «Модельное шоссе» (Model Highway Initiative,

МНИ), предложенной Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) для стран Центральной Азии. Проект не был реализован из-за неготовности правительств стран разработать и подписать соответствующее межправительственное соглашение, а также из-за потери интереса к проекту со стороны нового руководства МСАТ (врезка 7).

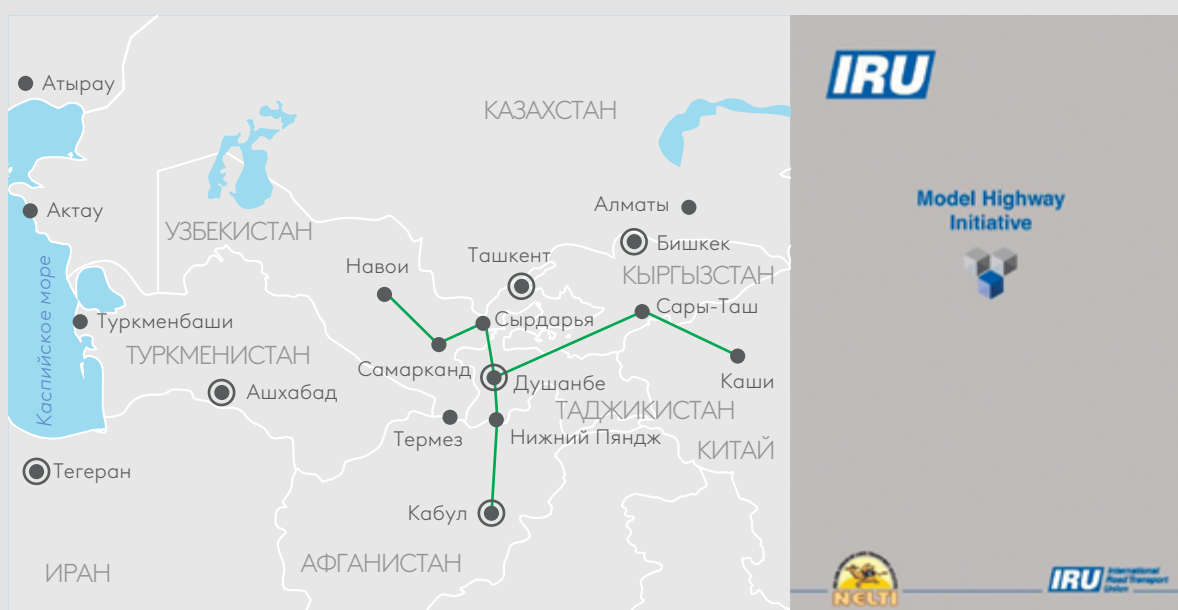
Врезка 7. Пример несостоявшегося проекта ТГЧП — инициатива «Модельное шоссе» для стран Центральной Азии

Инициатива «Модельное шоссе» (МНИ) была предложена Международным союзом автомобильного транспорта в 2011 г. по итогам успешной реализации другого проекта — Новой Евро-Азиатской инициативы наземного транспорта (NELTI, New Euro-Asian Land Transport Initiative), которая подтвердила неудовлетворительное состояние придорожной вспомогательной инфраструктуры вдоль важнейших международных трансграничных маршрутов, связывающих Азию и Европу через страны Центральной Азии.

Под «Модельным шоссе» понимался показательный участок трансграничной автомагистрали, оборудованный современной инфраструктурой придорожного сервиса (безопасные парковки, зоны отдыха, сервисные зоны с заправками и другими видами услуг для водителей и пассажиров, мотели и др.), а также пунктами пересечения границы. «Модельное шоссе» предполагалось создать совместными усилиями национальных правительств, международных финансовых институтов, международных организаций и делового сообщества для демонстрации потенциала Великого Шелкового пути. Инструментом реализации МНИ был избран механизм государственно-частного партнерства (IRU, 2012).

Главной особенностью «Модельного шоссе» было пересечение нескольких границ, объединение объектов придорожного сервиса, расположенных по разные стороны границы, в пул и его эксплуатация совместным предприятием, условно названным региональным инфраструктурным фондом (РИФ).

Для проекта «Модельного шоссе» в Центральной Азии были определены пилотные участки, соединяющие Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан и Афганистан.



По заказу МСАТ была разработана концепция РИФ, а НИИ транспорта и коммуникаций Республики Казахстан разработал предпроектное исследование пилотного участка, связывающего Китай, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан и Афганистан.

Однако консультации, которые МСАТ провел с правительствами стран, показали их неготовность разработать и подписать межправительственное соглашение о реализации инициативы МСАТ, а также допустить РИФ как иностранную компанию для строительства и эксплуатации придорожной инфраструктуры.

После 2015 г. переговоры о реализации данной инициативы проводились исключительно на национальном уровне с Правительством Туркменистана при обсуждении проекта строительства скоростной автомагистрали Ашхабад — Туркменбаши.

Использование разработанных ЕАБР руководящих принципов реализации ГЧП, приведенных в [разделе 4](#) доклада, позволяет максимально снизить риски при реализации проектов трансграничных ГЧП.

Риски трансграничных ГЧП в регионе могут быть снижены несколькими путями, среди которых: оптимизация финансовой структуры проекта, привлечение государственной поддержки в виде грантов и субсидий, а также долговых гарантий, гарантий минимального дохода или льготных кредитов, минимизация условных обязательств.

Для финансирования трансграничных проектов ГЧП страны-участницы могут использовать заимствования из национального бюджета путем выпуска на рынок казначейских или инфраструктурных облигаций. Также финансирование может осуществляться через госпредприятия, которые инвестируют государственные средства от имени правительства, или через национальные инфраструктурные банки. Национальные агентства по финансированию развития могут предлагать специальные продукты, такие как страхование экспортных кредитов или гарантии по кредитам, для покрытия политических, кредитных и валютных рисков на ранних этапах трансграничного проекта и для содействия участию частного сектора ([Global Infrastructure Hub, Ramboll, 2021](#)).

Значимая роль в реализации проектов трансграничных ГЧП должна отводиться международным банкам развития, а также их пулам — с учетом особой роли таких проектов в развитии экономической интеграции и регионального экономического сотрудничества.

Как подчеркивалось в [разделе 1](#), проекты трансграничных ГЧП могут реализовываться и в отношении инфраструктурных объектов, расположенных по разные стороны границы, но объединенных общей системой управления и/или информационной платформой.

В частности, механизмом реализации КИМП «Единая товаропроводящая сеть» (ЕТПС), иницируемого ЕАБР, могут выступать трансграничные ГЧП.

В рамках данного проекта одной из ключевых задач является не просто объединение объектов логистической инфраструктуры в общую сеть, но и создание единой информационной платформы, которая может функционировать на принципах ГЧП. Государства могут быть собственниками/правообладателями цифровых данных о логистических цепочках поставки продовольствия через инфраструктуру ЕТПС, при этом оператором платформы может выступать совместное предприятие — частная компания.

Перечень трансграничных ГЧП в ЕАЭС и Центральной Азии может быть расширен за счет трансграничных проектов, которые имеют высокие эффекты для развития регионального экономического сотрудничества. Это существенно облегчит государствам реализацию таких проектов.

Как показал опыт Инициативы МНІ, пункты пропуска через границу, расположенные на МТК, могут быть трансграничными и создавать интеграционные эффекты при наличии политической воли, в том числе при передаче их в управление совместному предприятию, создаваемому на основании межправительственного соглашения (речь о коммерческой инфраструктуре пунктов пересечения границ — магазинах Duty Free, парковочных зонах, заправочных станциях, пунктах общественного питания и предоставления иных услуг).

Важным аспектом реализации трансграничных ГЧП в ЕАЭС и Центральной Азии является развитие законодательной и нормативно-правовой базы по ТГЧП, включая ревизию законодательства, уже регулирующего функционирование национальных ГЧП. Необходимо изучать и использовать передовой международный опыт и наилучшие практики других стран (к примеру, законодательство Кыргызстана и Сербии о ГЧП). В [разделе 4](#) при рассмотрении соответствующего руководящего принципа предлагается исключать трансграничные ГЧП из национального законодательства (путем внесения соответствующей оговорки) и регулировать отношения в сфере трансграничных ГЧП исключительно на основе межправительственных соглашений. Межправительственное соглашение рекомендуется разрабатывать и заключать на основе модельного соглашения.

ЕАБР как центр экспертизы может содействовать правительствам разрабатывать такие соглашения в рамках реализации Стратегии Банка, предусматривающей оказание услуг юридического консультирования.

4. РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ ДЛЯ ТРАНСГРАНИЧНЫХ ГЧП

Эффективное управление ГЧП основывается на целом ряде руководящих принципов, разработанных и предложенных к применению международными организациями:

- Принципы ОЭСР по государственному управлению государственно-частными партнерствами (2012 г.).
- Руководство ЮНСИТРАЛ для законодательных органов по публично-частным партнерствам (2019 г.).
- Типовые законодательные положения ЮНСИТРАЛ о публично-частных партнерствах (2019 г.).
- Стандарт ЕЭК ООН по ГЧП в области автомобильных дорог (2018 г.).
- Стандарт ЕЭК ООН по ГЧП в области железных дорог (2018 г.).
- Стандарт ЕЭК ООН подхода нулевой терпимости к коррупции в рамках закупок по линии ГЧП (2017 г.).
- Стандарт ЕЭК ООН по ГЧП в области возобновляемых источников энергии (2018 г.).
- Руководство Всемирного банка по контрактным условиям соглашения о государственно-частном партнерстве (2019 г.).
- Руководство ЭСКАТО ООН по государственно-частному партнерству для устойчивого развития (2017 г.).
- Руководящие принципы государственно-частных партнерств в интересах достижения Целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (2022 г.) и др.

С учетом указанных документов ключевыми руководящими принципами для ГЧП являются: встраивание повестки ГЧП в национальные стратегии развития; разработка сбалансированной государственной политики и нормативно-правовых рамок ГЧП; учреждение институтов поддержки ГЧП; установление четких критериев отбора проектов ГЧП, применение критериев экологической и социальной устойчивости в качестве одного из ключевых компонентов оценки проектов ГЧП; создание стимулов для участия частного сектора в инвестировании в публичную инфраструктуру в рамках ГЧП, содействие смешанному финансированию; избегание «долговых ловушек» путем обеспечения фискальной устойчивости проектов и прозрачности фискальной политики; снижение уровня рисков в проектах ГЧП; обеспечение конкуренции и противодействие коррупции на всех этапах подготовки и реализации проектов ГЧП; обеспечение открытости и доступности информации о ГЧП; постоянное наращивание компетенций должностных лиц в сфере ГЧП и др.

Эти руководящие принципы применимы в полном объеме и к управлению трансграничными ГЧП, однако недостаточно учитывают их специфику. Необходимо расширить сферу охвата моделей партнерства и выработать дополнительный комплекс руководящих принципов, адаптирующих традиционные модели ГЧП к участию в них двух или более государств и созданию в рамках ГЧП трансграничной инфраструктуры (рисунок 5). Эту задачу авторы решают в рамках настоящего доклада.

Руководящие принципы для трансграничных ГЧП призваны дать рекомендации по инициации и реализации проектов и ответить на важные вопросы: как развивать трансграничную инфраструктуру с учетом интересов каждого из государств-участников, как обеспечить финансовую устойчивость и привлекательность проектов трансграничных ГЧП для инвесторов и кредиторов, какие решения оптимальны для бесперебойного и безопасного функционирования трансграничных объектов ГЧП «по обе стороны границы», каким должен быть правовой режим трансграничных ГЧП, чтобы они принесли максимальную пользу, как согласовать усилия по достижению ЦУР и др.

Помимо руководящих принципов, в разделе представлены подходы к их применению и варианты мер, позволяющих наилучшим образом стимулировать и продвигать трансграничные ГЧП в практической плоскости.

↓ Рисунок 5. Руководящие принципы для трансграничных ГЧП



Источник: ЕАБР.

Решения о развитии трансграничной инфраструктуры всегда принимаются в политической плоскости и определяются внешнеполитической и внешнеэкономической стратегиями заинтересованных государств. К важным политическим предпосылкам проектов ТГЧП следует отнести инициативы в области регионального экономического сотрудничества, расширения торговли и инвестиций. Особое значение имеет согласование планов инфраструктурного развития стран-участниц на средне- и долгосрочную перспективу. После принятия политического решения о реализации проекта стороны могут приступать к разработке технико-экономического обоснования и переговорам, чтобы в итоге заключить межправительственное соглашение о реализации проекта трансграничного ГЧП.

Руководящий принцип 1. Обеспечивать принятие политических решений и планирование трансграничных ГЧП с учетом приоритетов регионального сотрудничества

Как упомянуто выше, важными политическими предпосылками трансграничного ГЧП следует считать инициативы в области регионального экономического сотрудничества, расширения торговли и инвестиций, а также возможные совместные планы инфраструктурного развития в области транспорта (примером может служить проект Комплексного плана развития инфраструктуры евразийских транспортных коридоров, разрабатываемый ЕЭК в 2023 г.), энергетики и т.д. К предпосылкам стоит также отнести задачи и приоритеты, зафиксированные в национальных стратегиях, а также в подписанных на двустороннем или многостороннем уровне горизонтальных соглашениях и планах их реализации (врезка 8).

В силу многих причин страны — будущие участницы трансграничного проекта могут иметь различные возможности для его реализации, нести неодинаковые затраты и получать разные выгоды. Трансграничные проекты могут уступать по приоритетности национальным проектам из-за трудоемкого планирования и более сложной координации действий сторон, возможной неопределенности. Эти вопросы требуют детального обсуждения сторонами.

Поэтому перед принятием политического решения стороны проводят двусторонние или многосторонние консультации и переговоры. Их результатом может стать подписание совместного заявления и/или меморандума о взаимопонимании в отношении планов реализации проекта развития трансграничной инфраструктуры.

Врезка 8. Примеры политических предпосылок для реализации проектов ТГЧП

Решение глав государств АСЕАН о создании железнодорожного коридора Китай — Сингапур в 2011 г. стало политической предпосылкой для разработки проекта строительства скоростной магистрали Китай — Лаос. Другой, не менее важной политической предпосылкой для реализации этого трансграничного проекта стала инициатива ОПОП, выдвинутая Китаем в 2013 г. В основе проекта лежало намерение Правительства Лаоса создать в стране современную инфраструктуру железных дорог, соединяющих север и юг страны. Скоростная магистраль, построенная от китайской границы до столицы Лаоса города Вьентьян в соответствии с межправительственным лаосско-китайским соглашением о ТГЧП, была введена в эксплуатацию в декабре 2021 г.

Платная автомагистраль N4, соединяющая ЮАР и Мозамбик, является трансграничным проектом, политической предпосылкой для которого было многостороннее сотрудничество в рамках SADC (Сообщество стран Южной Африки). Этот проект стал практическим шагом по реализации Инициативы пространственного развития коридора Мапуту (MDP), который соединяет регионы ЮАР, не имеющие выхода к морю, с глубоководным портом Мапуту на берегу Индийского океана. Коридор развития Мапуту планировался в 1994 г. как экономический коридор для регионов ЮАР и Мозамбик, и поэтому трансграничный проект строительства платной автомагистрали N4 полностью соответствует политическим приоритетам первоначальной инициативы.

Транспортное соединение Швеции и Дании посредством моста или тоннеля рассматривалось со второй половины XIX века и позднее, в 30-х и 50-х гг. XX века. На первом заседании Совета Северных стран в 1953 г. проект получил политическую поддержку, а в 1973 г. Дания и Швеция подписали первоначальное соглашение о строительстве. Однако из-за экономического, энергетического и политического кризисов, затронувших обе страны, планы строительства объекта инфраструктуры были отложены. Страны вновь вернулись за стол переговоров в 1991 г. и заключили межправительственное соглашение о строительстве Эресуннского моста/тоннеля в формате ТГЧП. Строительство было завершено в 2000 г.

Принятие политического решения о реализации трансграничного проекта приводит к разработке соответствующей концепции, в которой обозначаются цели и приоритеты его реализации, а также выгоды, которые будут получены не только каждой стороной в отдельности, но и кумулятивно на двустороннем и многостороннем уровне для решения задач регионального экономического сотрудничества. В ряде случаев концепция может приниматься в форме более развернутого предварительного технико-экономического обоснования, содержащего первоначальные расчеты и оценки затрат и эффектов.

Руководящий принцип 2. Поддерживать согласованность национальных планов развития трансграничной инфраструктуры

Особое значение имеет согласованность планов инфраструктурного развития стран — участниц трансграничного проекта на средне- и долгосрочную перспективу. Поэтому, сознавая необходимость реализации трансграничного проекта, стороны после проведения консультаций должны внести изменения в планы своего инфраструктурного развития, отразив в них согласованные параметры, сроки, ожидаемые результаты и иные контрольные точки реализации данного проекта.

Функция подготовки средне- и долгосрочных планов может возлагаться и на внешние специализированные организации. Например, одной из целей Южноамериканского совета по инфраструктуре и планированию (COSIPLAN), созданного 12 государствами — членами Союза южноамериканских наций (UNASUR), является «консолидация портфеля проектов по скоординированному развитию южноамериканской региональной инфраструктуры». Портфель проектов COSIPLAN включал по состоянию на 2022 г. 581 интеграционный проект по всему региону (*Global Infrastructure Hub, Ramboll, 2021*). COSIPLAN разработал и реализовал стратегический план действий на 2012–2022 гг., который дополнялся ежегодными рабочими планами, утверждаемыми министрами стран — участниц COSIPLAN.

Работу по согласованию планов инфраструктурного развития ведут и другие объединения региональной экономической интеграции, в частности ЕС и АСЕАН, согласование также проходит в рамках программ регионального экономического сотрудничества (яркий пример — Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, ЦАРЭС).

Трансграничные проекты требуют выделенных ресурсов и скоординированного финансового планирования между странами. Для привлечения внешнего финансирования потребуется совместно обращаться к внешним партнерам, например, к международным банкам развития.

Трансграничная инфраструктура оказывает сильное влияние на торгово-экономические связи стран-участниц. Вне зависимости от сферы, в которой реализуется проект, растут объемы торговли товарами и услугами, уровень занятости, стоимость объектов коммерческой и жилой недвижимости, а также объем налогов и сборов, в том числе в региональные бюджеты (Vinokurov, Ahunbaev, Zaboev, 2022).

Транспортная трансграничная инфраструктура позволяет увеличить объемы перевозок грузов, сократить время в пути и, следовательно, транспортные издержки, повысить мобильность населения и привлечь дополнительное число международных туристов. В ряде случаев создаются благоприятные условия для развития транзитных пассажирских и грузовых перевозок. Косвенными эффектами становятся импульсы в развитии гостиничного бизнеса и услуг общественного питания, топливозаправки, местных ремесел. Таким образом, транспортные проекты трансграничных ГЧП помогают создать так называемые коридоры развития, или экономические коридоры (UNECE, 2020).

Водно-энергетическая трансграничная инфраструктура открывает пути к решению проблемы дисбалансов в производстве и потреблении электроэнергии, нехватки и нерационального распределения водных ресурсов, а также к повышению энергоэффективности экономик участвующих стран.

Трансграничная телекоммуникационная инфраструктура позволяет повысить интернет-трафик, снизить стоимость телекоммуникационных услуг для бизнеса и частных пользователей.

Для ЕАЭС, региона Центральной Азии и некоторых других регионов реализация трансграничных ГЧП будет означать вклад в выполнение Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на период 2014–2024 гг. Анализ реализованных проектов ТГЧП (таблицы 3–5 раздела 1) показал, что примерно треть стран, участвующих в проектах ТГЧП, не имеет прямого выхода к морю.

Достижение всех перечисленных эффектов входит в число задач регионального экономического сотрудничества. Именно поэтому можно констатировать, что все трансграничные проекты имеют ярко выраженный интеграционный характер (врезка 9).

Врезка 9. Вклад проектов ТГЧП в региональную связанность и экономическое сотрудничество

Одним из ключевых эффектов реализации проекта скоростной железнодорожной магистрали Китай — Лаос стало качественное улучшение транспортно-экономических связей между северными и южными районами Лаоса — время в пути для пассажиров и грузов сократилось с 24 часов до 4–6 часов (кейс 1 в разделе 2).

Еще более показательными являются эффекты для торгово-экономических отношений КНР и Лаоса. Лаос получил доступ к обширному туристическому рынку Китая, а также рынку сбыта для товаров, произведенных в стране. Новая железнодорожная магистраль сформировала принципиально новую логистику для лаосско-китайских связей и в перспективе будет использоваться для транзитных перевозок пассажиров и грузов в Таиланд. Тем самым будет дан мощный импульс развитию экономической интеграции в рамках АСЕАН, а также экономическому сотрудничеству между странами АСЕАН и Китаем.

Проекты ТГЧП, реализуемые в рамках ЕС, такие как Эресуннский мост-тоннель, ВСМ Перпиньян — Фигерас, железнодорожная магистраль Rail Baltica, являются вкладом в формирование Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T) и общего рынка ЕС. Эти и подобные проекты отнесены в ЕС к «проектам общего интереса» (PCI, Projects of Common Interest). Помимо транспортного сектора, PCI реализуются и в секторе энергетики. 31 октября 2019 г. Европейская комиссия утвердила четвертый перечень PCI, включающий проекты сооружения трансграничной сетевой инфраструктуры, связывающей энергосистемы стран — членов ЕС. Новый перечень PCI отражает значение передающей инфраструктуры для энергетического сектора ЕС и обозначает одной из основных целей баланс между надежностью, доступностью и безопасностью энергоснабжения.

Гидроэлектростанция Итайпу на реке Парана обеспечивает огромный вклад в социально-экономическое развитие регионов Бразилии и Парагвая и повышение их связанности. Она производит 90% электроэнергии, потребляемой в Парагвае, и около 15% электроэнергии, потребляемой в Бразилии. В Парагвае роялти от производства и продажи гидроэлектроэнергии стали основным источником общественного дохода и ключевым двигателем экономики страны. Совместное предприятие Itaipu Binacional помогает правительствам двух стран развивать транспортную связанность окружающей территории, строя мосты, что особенно важно в регионах с острым дефицитом средств для развития такой инфраструктуры.

Таким образом, реализацию трансграничных проектов следует планировать с учетом приоритетов регионального экономического сотрудничества. Интеграционные эффекты должны рассматриваться как один из ключевых факторов при проведении анализа и оценки инфраструктурных проектов, в том числе в рамках технико-экономических обоснований.

В то же время интеграционные эффекты, генерируемые проектом, должны приниматься во внимание при формировании многосторонних программ и планов инфраструктурного развития и перечней «проектов общего интереса».

При планировании проекта трансграничного ГЧП представляется целесообразным:

- учитывать интеграционные эффекты трансграничных ГЧП при планировании инфраструктурного развития, в том числе в рамках многосторонних программ и планов, а также перечней «проектов общего интереса»;
- учитывать мультипликативные эффекты от реализации проектов развития трансграничной инфраструктуры;
- учитывать интеграционные эффекты трансграничных ГЧП при проведении анализа и оценки потенциальных проектов развития трансграничной инфраструктуры, а также при разработке соответствующих технико-экономических обоснований;
- способствовать привлечению МБР и других институтов развития, финансирующих проекты с интеграционными эффектами, к финансированию проектов трансграничных ГЧП;
- позиционировать осуществление трансграничных проектов как вклад в реализацию Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на период 2014–2024 гг., а также других многосторонних программ, предусматривающих улучшение связанности стран и их доступа к мировым рынкам.

Руководящий принцип 3. Создавать специальный правовой режим для трансграничных ГЧП на международном и национальном уровнях

В условиях отсутствия универсальных международно-правовых норм в отношении трансграничных ГЧП, с одной стороны, а с другой стороны — действия на территории каждого из государств евразийского пространства собственного национального законодательства о ГЧП, во многом отличающегося от законодательства стран-партнеров², **государствам необходимо заключать межправительственные соглашения о сотрудничестве при создании и эксплуатации трансграничной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства.**

Такие соглашения позволяют решить целый комплекс задач. Они служат формой выражения и закрепления согласованного волеизъявления государств по поводу создания трансграничной инфраструктуры посредством ГЧП. Они восполняют регуляторные пробелы и создают необходимую международно-правовую основу для трансграничных ГЧП. Эти соглашения направлены на решение вопросов, представляющих двусторонний взаимный интерес участвующих в трансграничных ГЧП государств, дают возможность учитывать специфику как самого трансграничного объекта ГЧП, так и возникающих между конкретными государствами международных отношений (врезка 10).

Врезка 10. Межправительственные соглашения, заключенные в целях обеспечения реализации трансграничных ГЧП

Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о совместном строительстве моста через реку Амур (Хэйлунцзян) в районе городов Благовещенск и Хэйхэ от 26.06.1995 (в редакции дополнительного протокола от 29.08.2015) регулирует как межгосударственные отношения публичного характера, возникающие между РФ и КНР по поводу согласования места размещения трансграничного объекта ГЧП на территории обоих государств (ст. 1), обеспечения безопасности судоходства и экологической безопасности в районе реализации проекта ГЧП (ст. 2), использования пограничной реки (ст. 2), определения уполномоченных органов каждого из государств для обеспечения реализации трансграничного проекта ГЧП (ст. 1), урегулирования возникающих споров (ст. 7), так и отношения по поводу заключения и исполнения концессионного соглашения между РФ, КНР (российский и китайский концеденты соответственно) и концессионером, их прав и обязанностей по концессионному соглашению.

Межправительственное соглашение о строительстве пограничного моста через реку Детройт было подписано правительствами Канады и штата Мичиган от 15.06.2012 (мост Горди Хоу). Соглашение определило права собственности и права на эксплуатацию, условия финансирования, требования к закупке материалов, юридические и процедурные требования к создаваемой инфраструктуре моста. В соответствии с соглашением создано Управление моста Виндзор — Детройт, это орган, в компетенцию которого вошли все вопросы реализации проекта, включая работу с подрядчиками и закупку материалов и оборудования на этапе строительства, а также эксплуатацию нового моста.

² ЕАБР. Государственно-частное партнерство. Доступно на: <https://eabr.org/public-private-partnership/>.

Международным договором между Французской Республикой и Соединенным Королевством Великобритании о строительстве и эксплуатации тоннеля постоянного транспортного сообщения (подводного тоннеля под Ла-Маншем) от 12.02.1986 определены основные технико-экономические показатели тоннеля (ст. 1), режим государственной границы (ст. 3), порядок осуществления пограничного и иных видов государственного контроля (ст. 4), защиты и безопасности тоннеля (ст. 5), порядок взаимной помощи по правовым вопросам (ст. 8), налогового и таможенного режима (ст. 9), создания межправительственной комиссии и органа по обеспечению безопасности (ст. 10 и 11), способов разрешения споров (ст. 19), а также установлены права и обязательства Франции и Великобритании, действующих как концеденты по концессионному соглашению (ст. 6, 14–17, 19).

Несмотря на то, что содержащиеся в международных двусторонних и многосторонних соглашениях права и обязательства государств индивидуализированы применительно к целям, условиям и результатам конкретного трансграничного ГЧП, на их основе ЕАБР планирует разработку модельного соглашения, отражающего лучшую договорную практику государств по трансграничным ГЧП ([врезка 11](#)). Его использование послужит облегчению и ускорению международного переговорного процесса, будет вносить больше определенности при формировании и согласовании позиций договаривающихся государств.

Врезка 11. Предложения ЕАБР по структуре модельного соглашения о трансграничном ГЧП

- Цели и принципы заключения соглашения.
- Термины и определения, используемые в соглашении.
- Уполномоченные органы договаривающихся государств, механизм их взаимодействия, создание межправительственного координационного органа.
- Критерии и порядок определения частного партнера.
- Этапы и сроки реализации трансграничного ГЧП.
- Параметры создания и эксплуатации трансграничной инфраструктуры, требования к проектированию, строительству и эксплуатации.
- Основные условия соглашения о ГЧП.
- Порядок согласования и совместного осуществления прав и обязанностей договаривающихся государств по соглашению о ГЧП.
- Формы привлечения средств для реализации трансграничного ГЧП, объемы финансовых обязательств договаривающихся государств или способы их определения.
- Тарифное регулирование и использование национальных валют.
- Специальные таможенные и/или налоговые режимы.

- Взаимодействие при осуществлении таможенных процедур, пограничного и иных видов государственного контроля, обеспечении безопасности.
- Предоставление гарантий.
- Применимое право.
- Меры по гармонизации.
- Механизмы разрешения споров.
- Заключительные положения.

Будет ли модельное соглашение использоваться полностью или частично и в какой степени оно может быть адаптировано к соответствующему трансграничному ГЧП, полностью зависит от волеизъявления договаривающихся государств.

Государствам следует принять меры, чтобы их национальное законодательство о ГЧП учитывало специфику трансграничных ГЧП.

Это позволит решить проблемы, возникающие вследствие того, что национальные законы о ГЧП в государствах на евразийском пространстве: (а) регулируют внутренние проекты ГЧП, не предусматривая возможности совместной реализации проекта ГЧП несколькими государствами; (b) по-разному регулируют формы ГЧП, процедуры определения частного партнера, предоставление мер государственной поддержки, разрешения споров, выбора применимого права, что препятствует согласованию единых правовых и финансовых параметров проекта трансграничного ГЧП.

Возможными мерами могут быть как вывод государствами из-под действия национальных законов о ГЧП отношений, возникающих по поводу трансграничных ГЧП, и подчинение их международному договору ([врезка 12](#)), так и установление в национальных законах о ГЧП единого (унифицированного) правового режима для трансграничных ГЧП.

Врезка 12. Лучшая практика изъятия регулирования трансграничных ГЧП из сферы действия национального законодательства

Согласно Закону Кыргызской Республики от 11.08.2021 № 98 «О государственно-частном партнерстве», взаимоотношения по проектам ГЧП межгосударственного характера регламентируются вступившими в силу в установленном законом порядке международными договорами, участницей которых является Кыргызская Республика.

Согласно Закону Сербии от 22.11.2011 «О государственно-частном партнерстве и концессиях», действие этого закона не распространяется на ГЧП, основанные на международных соглашениях, заключенных Республикой Сербия с одним или несколькими государствами для совместной реализации проектов ГЧП.

Государствам следует идти по пути гармонизации норм, правил, инструментов оценки, необходимых для успешной реализации трансграничных ГЧП.

Благодаря гармонизации стороны могут добиться эффективной интероперабельности создаваемого объекта трансграничной инфраструктуры и его совместимости с национальными инфраструктурными сетями. Также это упростит процедуры доступа на рынок необходимых для реализации проекта товаров, техники, оборудования, технологий и рабочей силы. При этом создаваемая трансграничная инфраструктура будет эксплуатироваться более эффективно.

Гармонизация должна охватывать следующие аспекты:

- стандарты, в соответствии с которыми должен быть построен объект трансграничной инфраструктуры;
- требования к безопасности строительства и эксплуатации объекта;
- требования к экологической безопасности, защите окружающей среды, климатическим последствиям;
- требования к оборудованию и применяемым технологиям;
- требования к персоналу, включая взаимное признание дипломов и квалификаций;
- правила бухгалтерского учета и отчетности;
- процедуры пересечения границ;
- тарифы, таможенные процедуры и формальности — как для материалов и оборудования, необходимых для строительства объекта, так и для товаров, физических лиц и транспортных средств, пересекающих границу (для транспортной трансграничной инфраструктуры);
- процедуры информационного обмена и информационной безопасности.

Гармонизация, как правило, осуществляется на основе общепринятых стандартов и рекомендуемых практик ([врезка 13](#)). Например, в отношении таможенных процедур должны применяться стандарты и рекомендуемые практики Всемирной таможенной организации, в отношении уполномоченных экономических операторов — нормы и требования Таможенного кодекса Таможенного союза ЕАЭС. Другим примером эффективной гармонизации выступает использование общепринятых инструментов оценки инвестиционных проектов, таких как анализ затрат и выгод (АЗВ), что позволяет обеспечить сопоставимость результатов анализа для каждой из стран — участниц проекта трансграничного ГЧП ([UNECE, 2022](#)).

Врезка 13. Примеры гармонизации стандартов, норм и процедур для создания и эксплуатации трансграничной инфраструктуры

Для строительства и эксплуатации ВСМ Перпиньян — Фигерас было принято решение использовать единый стандарт ширины железнодорожной колеи 1435 мм на всем протяжении, в том числе на территории Испании, железные дороги которой построены в соответствии с «иберийским» стандартом (1668 мм). Используются также габариты приближения строений, принятые для используемой во Франции стандартной ширины колеи 1435 мм.

Национальное законодательство Лаоса в области железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок было гармонизировано с аналогичным регулированием в КНР путем использования правовых, технических предписаний ОСЖД, обеспечивающих интероперабельность инфраструктуры, то же касалось правил перевозок, их оформления, взаиморасчетов и т.д. Это позволило Лаосу быстро включиться в систему международных железнодорожных перевозок сразу после завершения строительства трансграничной скоростной железнодорожной магистрали Китай — Лаос.

Реализация проекта ТГЧП по строительству ВСМ Гонконг — Гуанчжоу потребовала гармонизации не только технических и технологических аспектов создания и эксплуатации новой железнодорожной инфраструктуры, но и таможенных и иммиграционных процедур для пассажиров. Была использована наилучшая практика гражданской авиации, когда соответствующие таможенные и иммиграционные процедуры проводятся не на физической границе, а в терминалах станций отправления и прибытия поезда (аналогично терминалам аэропортов). Благодаря этому исключена техническая стоянка поезда на границе, а оформление большого числа пассажиров происходит быстро и без неудобств. Таможенные и пограничные пункты для ВСМ Гонконг — Гуанчжоу функционируют по принципу «одного окна».

Важно не только единство правил и норм, применимых к трансграничным ГЧП, следует стимулировать также гармонизацию и стандартизацию трансграничной контрактной практики.

Соглашение о трансграничном ГЧП является ключевым инструментом для закрепления конкретных прав и обязанностей государств и частного партнера, а также порядка и последовательности всех совершаемых ими действий в рамках трансграничного проекта ГЧП. Однако из-за трансграничной специфики ГЧП и без того сложный и длительный процесс переговоров и коммерческого закрытия (заключения соглашения о ГЧП) становится и вовсе трудноисполнимым для его участников.

Способствовать одинаковому пониманию условий соглашений, единообразному их применению на практике призваны стандартизированные условия соглашений о трансграничных ГЧП.

Стандартизированные условия, состоящие из наиболее удобных формулировок, уже апробированных и подтвердивших свою эффективность, могут включаться участниками трансграничных отношений в соглашение о ГЧП и иные проектные соглашения в качестве готовой части ([врезка 14](#)).

Врезка 14. Предложения ЕАБР по стандартизации отдельных условий соглашения о трансграничном ГЧП и иных проектных соглашений

- Правовой режим создания трансграничного объекта ГЧП: юридически единый (unified model), юридически соединенный (interconnector model), смешанный (mixed model).
- Перечень совместно принимаемых решений государств, выступающих в качестве публичного партнера, о прекращении (приостановлении) эксплуатации объекта ГЧП, осуществлении step-in right и иных прав.
- Оговорка об устойчивом развитии.
- Право государств на иммунитеты.
- Применимое право.
- Способы разрешения споров и др.

Руководящий принцип 4. Учреждать двусторонние и многосторонние институциональные механизмы для сопровождения трансграничных ГЧП

Принимая политическое решение о реализации проекта ТГЧП, **стороны должны создавать соответствующие институциональные механизмы, например, двусторонние и многосторонние рабочие группы, комитеты, а также назначать ответственных национальных координаторов проекта.**

Участие в качестве публичного партнера двух или более государств предопределяет сложность процесса принятия государствами-участниками совместных управленческих решений, совместного осуществления ими своих прав и обязанностей по соглашению о трансграничном ГЧП. Поэтому создание механизмов координации и взаимодействия участников трансграничного ГЧП становится критически важным для успешной его реализации.

Эффективными институциональными механизмами трансграничных ГЧП могут выступать межправительственные комиссии, рабочие группы и комитеты, иные совместные органы, создаваемые правительствами участвующих стран на разных этапах подготовки и реализации трансграничного ГЧП ([врезка 15](#)).

Врезка 15. Институциональный механизм трансграничного ГЧП «Строительство железнодорожной линии Аддис-Абеба — Джибути»

В 2007 г. Правительством Эфиопии в рамках министерства транспорта была создана Техническая консультативная группа (TAG, Technical Advisory Group), ставшая впоследствии органом, координирующим реализацию данного проекта не только с Правительством Джибути, но и с Правительством Китая в рамках инициативы ОПОП. В TAG велось обсуждение идеи создания новой железнодорожной магистрали с шириной колеи 1435 мм, было разработано ТЭО проекта, подготовлены проект меморандума о взаимопонимании между правительствами Эфиопии и Джибути о создании и эксплуатации железной дороги стандартной ширины колеи, проект межправительственного соглашения между Эфиопией и КНР о реализации проекта (оба подписаны в 2010 г.) и проект регионального соглашения об интеграции железнодорожных инфраструктур между Правительством Эфиопии и Правительством Джибути (2013 г.).

Компетенция совместного органа должна охватывать подготовку и согласование позиций государств по совместным заявлениям, меморандумам о взаимопонимании по реализации проекта трансграничного ГЧП, межправительственным соглашениям; обсуждение и согласование предложений государств в отношении реализации проекта, обоснование его необходимости и осуществимости; оценку соответствия целевых показателей проекта ЦУР во всех государствах-участниках; проработку основных технических, правовых и финансовых параметров трансграничных проектов ГЧП и подготовку связанных с ними решений государств; подготовку совместной процедуры по выбору частного партнера; разработку матрицы рисков трансграничного проекта ГЧП, а также иных проектных документов; мониторинг реализации проекта; проведение консультаций между сторонами по всем возникающим вопросам и др. ([врезка 16](#)).

Врезка 16. Институциональный механизм трансграничного ГЧП «Строительство и эксплуатация тоннеля постоянного транспортного сообщения (подводного тоннеля под Ла-Маншем)»

Межправительственная комиссия создана на основании международного договора от имени и по поручению правительств Великобритании и Франции для осуществления через комиссию их прав и обязанностей по концессионному соглашению и всем иным вопросам, касающимся строительства и эксплуатации тоннеля, за исключением тех, которые касаются изменения, продления, приостановления, прекращения действия концессионного соглашения.

Функции межправительственной комиссии включают:

- мониторинг строительства и эксплуатации тоннеля;
- проведение необходимых консультаций с концессионерами;
- принятие от имени двух правительств решений по реализации концессии;
- утверждение предложений, внесенных органом по безопасности, как это предусмотрено ст. 11 международного договора;

- разработку или участие в подготовке правил, применимых к тоннелю, включая правила, касающиеся морских вопросов и окружающей среды, и контроль за их последующим выполнением;
- рассмотрение любого вопроса, переданного комиссии правительствами или органом по безопасности, или любого другого вопроса, который, по мнению комиссии, необходимо рассмотреть;
- предоставление консультаций и выработка рекомендаций двум правительствам или концессионерам.

При учреждении совместного органа его состав целесообразно формировать из представителей отраслевых органов государственной власти обоих государств (врезка 17).

Врезка 17. Институциональный механизм трансграничного ГЧП «Строительство и эксплуатация пограничного мостового перехода через р. Амур (Хэйлунцзян) между городами Благовещенск и Хэйхэ»

Координацию деятельности по реализации трансграничного проекта ГЧП осуществляют:

- с российской стороны — Министерство транспорта РФ;
- с китайской стороны — Министерство транспорта КНР.

Должны быть четко определены правила и процедуры работы совместных органов, источники их финансирования (врезка 18).

Врезка 18. Процедурные и финансовые аспекты функционирования институционального механизма трансграничного ГЧП «Строительство и эксплуатация тоннеля постоянного транспортного сообщения (подводного тоннеля под Ла-Маншем)»

Каждое правительство назначает половину членов межправительственной комиссии, в состав которой должно входить не более 16 человек, включая по меньшей мере двух представителей органа по безопасности.

Председательство в комиссии осуществляется главами обеих делегаций поочередно в течение одного года.

Решения межправительственной комиссии принимаются по соглашению между главами британской и французской делегаций. В случае разногласий между ними применяется процедура консультаций между правительствами, предусмотренная в ст. 18 международного договора.

Межправительственная комиссия разрабатывает свои собственные правила и процедуры и представляет их на утверждение правительств двух стран.

Для целей выполнения своих функций межправительственная комиссия может обратиться за помощью к властям каждого правительства или любому органу или эксперту по своему выбору.

Правительства должны принять все необходимые меры для того, чтобы принятые межправительственной комиссией правила, применимые к тоннелю, имели необходимую силу и действенность в рамках их национальных законов, и должны предоставить межправительственной комиссии такие полномочия, как расследование, инспекция и руководство, необходимые для выполнения ее функций.

Расходы межправительственной комиссии покрываются концессионерами в соответствии с условиями концессионного соглашения.

Важную роль при формировании институциональных рамок для эффективной реализации трансграничных ГЧП с учетом их роли в развитии регионального экономического сотрудничества могут сыграть институты развития, региональные экономические организации и международные банки развития.

Руководящий принцип 5. Работать в партнерстве с региональными экономическими объединениями и международными банками развития, чтобы повысить эффективность трансграничных ГЧП

В условиях высоких рисков и факторов, сдерживающих рост числа трансграничных ГЧП, особое значение для повышения их эффективности и масштабирования имеют международные организации (Маслова, 2019b). Наибольшим потенциалом в продвижении трансграничных ГЧП обладают **региональные экономические объединения и международные банки развития (МБР), что обусловлено целями их создания и миссией.**

Они могут играть важную роль в координации действий между заинтересованными странами, включая дополнительную экспертизу на национальном уровне, а также оказывать техническое содействие при разработке концепции проекта, его предварительного или полного технико-экономического обоснования.

Инициация трансграничного ГЧП государствами, которые являются членами одного регионального экономического объединения или одной международной финансовой организации, — один из ключевых факторов успеха трансграничных ГЧП (врезка 19).

Врезка 19. Содействие Европейского союза эффективной реализации трансграничного ГЧП «Строительство и эксплуатация линий высокоскоростного железнодорожного сообщения Перпиньян — Фигерас»

Финансирование: при общей стоимости проекта в 1100 млн евро, из которых частное финансирование составляет 50%, публичные платежи правительств Франции и Испании — 45% через фонд ЕС «Трансъевропейская транспортная сеть» (TEN-T), в проект было предоставлено 5% от общего объема финансирования.

Техническое содействие на этапе планирования и подготовки проекта:

- ЕС на грантовой основе финансирует разработку ТЭО, проведение предварительных экспертиз, оценок и экономических прогнозов, необходимых для структурирования проекта ГЧП;
- ЕС инициирует создание межправительственной комиссии для проекта и участвует в ее работе.

Государствам представляется целесообразным еще на начальных этапах инициации трансграничных ГЧП обращаться к международным банкам развития. МБР обладают потенциалом по привлечению финансирования на международном рынке капитала по относительно низкой стоимости, налаженными связями с государствами-членами и механизмами совместного финансирования с частными инвесторами. Добавленная стоимость участия МБР в трансграничных ГЧП обеспечивается за счет сочетания их стабильного финансового положения, отработанных политик управления рисками, применения четких стандартов разработки и реализации проектов, развитых практик корпоративного управления, механизмов контроля целевого расходования кредитных средств и сроков финансирования, фокуса на содействии достижения ЦУР, соответствия таких проектов миссии МБР ([врезка 20](#)) и др.

Врезка 20. Мандат Нового банка развития БРИКС:

- предоставлять гарантии, займы или поддерживать, используя любой другой финансовый инструмент, в том числе государственные и частные проекты, включая ГЧП;
- поддерживать проекты в области инфраструктуры и устойчивого развития, предусматривающие участие более чем одной страны.

Евразийский банк развития (ЕАБР) — международная финансовая организация, членами которой являются Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Российская Федерация и Республика Таджикистан. Миссия ЕАБР — содействие развитию рыночной экономики государств-участников, их устойчивому экономическому росту и расширению торгово-экономических связей за счет осуществления инвестиционной деятельности.

У ЕАБР всесторонняя ГЧП-программа, одно из основных направлений которой — **движение трансграничных ГЧП** как механизма, способствующего раскрытию интеграционного потенциала ЕАЭС в транспортно-логистической, водно-энергетической, торговой и иных сферах экономического сотрудничества ([врезка 21](#)).

Врезка 21. Продукты ЕАБР для трансграничных ГЧП

ЕАБР предоставляет **кредитные продукты**, отвечающие требованиям крупномасштабных инвестиционных проектов по срочности, графику погашения, целевому использованию, траншам:

- Долговое финансирование.
- Долевое финансирование.
- Мезонинное финансирование.
- Выпуск траншей специального назначения (на уплату процентов и комиссий, а также формирование резервного счета обслуживания долга).
- Синдицированные кредиты.
- Дополнительные финансовые инструменты (валютное хеджирование финансирования и др.).

ЕАБР как институт развития и один из ведущих аналитических центров с глубокой экспертизой по вопросам ГЧП в регионе присутствия способен предоставлять **некредитные продукты**:

- Проектное консультирование.
- Юридическое консультирование.
- Организацию и проведение прикладных исследований трансграничных ГЧП.
- Распространение лучших практик трансграничных ГЧП.
- Разработку руководящих принципов и стандартизированных проектных документов и соглашений о трансграничных ГЧП.
- Нарращивание компетенций в сфере трансграничных ГЧП.
- Проведение road-show трансграничных ГЧП.

Особый статус международной финансовой организации позволяет ЕАБР выполнять **функцию консолидатора ресурсов и «связующего звена» и модератора в трансграничных ГЧП.**

ЕАБР предлагает выработать общую для государств-членов позицию по ключевым параметрам подготовки и реализации трансграничных ГЧП и создать постоянно действующую площадку, которая позволит обсуждать регулирование, финансирование

трансграничных ГЧП, обмениваться опытом их подготовки и реализации между государствами — членами ЕАЭС, третьими странами, частными и институциональными инвесторами, иными международными организациями и региональными экономическими объединениями.

Руководящий принцип 6. Обеспечивать бóльшую финансовую устойчивость и снижать уровень рисков в трансграничных ГЧП

Финансовая устойчивость проекта лежит в основе его успешной реализации. Риски, присущие трансграничным проектам, отличаются от вызовов и проблем, с которыми сталкиваются национальные проекты ГЧП, что может сделать их более дорогими и трудными для финансирования. Повышение финансовой устойчивости проектов трансграничных ГЧП требует больших усилий как от публичных, так и от частных партнеров — начиная с этапа подготовки (например, при разработке ТЭО) и заканчивая эксплуатацией построенной инфраструктуры.

Страны с низким уровнем дохода, особенно не имеющие выхода к морю, а также другие страны с особыми условиями развития могут столкнуться с трудностями при привлечении коммерческого финансирования для проектов, если потенциальные инвесторы и банки сочтут риск предоставления кредита или инвестирования в акционерный капитал слишком большим. Страны с низкими доходами могут также испытывать трудности с доступом к финансированию из-за уровня приемлемости долга или присвоенного кредитного рейтинга.

Один из ключевых рисков связан со снижением или отсутствием спроса на услуги, генерируемые трансграничной инфраструктурой. Реализация данного риска может привести к тому, что проект будет отложен или прекращен. Пример — проект трансграничного ГЧП по строительству Восточноафриканской железной дороги с шириной колеи 1435 мм. Ошибки прогнозирования спроса на перевозки в ТЭО проекта стали причиной чистых убытков от функционирования первого построенного участка на территории Кении. В результате проект не был реализован в двух других странах — Уганде и Руанде, что привело к трансформации проекта из трансграничного ГЧП в национальное ГЧП ([кейс 4](#) в разделе 2 доклада).

Если проект трансграничного ГЧП финансируется за счет государственного долга, а кредитный рейтинг правительства понижен, это потенциально увеличит долговое бремя не только соответствующего правительства, но и других участников проекта. Если одна из сторон не погасит свой долг, это может иметь драматические последствия для других сторон. Поэтому важно учитывать фискальные риски и устойчивость долга вовлеченных стран при структурировании финансирования проекта. Страны с финансовыми ограничениями особенно подвержены риску проблем с доступностью финансовых ресурсов.

Финансовая структура проекта должна быть настроена таким образом, чтобы учесть возможные колебания валютных пар и риски, связанные с конвертируемостью валюты и трансграничными переводами. Если доходы от эксплуатации инфраструктуры номинированы только в местной валюте, а заемное финансирование доступно только в иностранной валюте, такое несоответствие создает валютный риск.

Инструменты хеджирования могут снизить валютный риск. Альтернативой может служить согласие кредиторов на продление сроков погашения хеджирования в установленном порядке. Пример хеджирования естественного валютного риска показан во [врезке 22](#).

Врезка 22. Снижение валютного риска при реализации проекта гидроэлектростанции Нам Теун 2

Хотя гидроэлектростанция была построена в Лаосе, проект предусматривал продажу 995 МВт генерирующих мощностей и электроэнергии Управлению по производству электроэнергии Таиланда.

Валютный риск был снижен за счет структурирования валютного профиля финансирования таким образом, чтобы он соответствовал расходам по проекту (до завершения проекта) и доходам (после завершения проекта). Это также обеспечило естественную защиту от колебаний размера доходов в условиях, когда половина базовой величины долгосрочного долга была номинирована в тайских батах, а другая половина — в долларах США.

Выявление возможного влияния проводимых денежно-кредитной политики или финансового регулирования на потенциальную доходную часть проекта на этапе его планирования позволит устранить валютные риски с помощью выбранной финансовой структуры.

Учитывая дополнительные риски, возникающие при реализации проектов трансграничных ГЧП, правительствам участвующих стран целесообразно брать на себя больший риск, чем в случае аналогичных проектов национальных ГЧП.

Государственная поддержка предоставляется в виде грантов или субсидий (единовременных или на основе объема), а также долговых гарантий, гарантий минимального дохода и гарантий спроса или льготных кредитов. Повышению финансовой устойчивости проекта также может способствовать поддержка от многосторонних институтов и банков развития — обычно в форме льготных кредитов, условной поддержки, гарантий или других инструментов повышения кредитоспособности.

МБР и другие институты развития предлагают специальные продукты для реализации трансграничных проектов, такие как страхование экспортных кредитов или гарантии по кредитам, цель которых — покрытие политических, кредитных и валютных рисков на ранних этапах проекта и содействие участию частного сектора. В частности, Европейская комиссия и Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) разработали специальный механизм — Инструмент гарантирования кредита для проектов трансъевропейской транспортной сети (LGTT), который призван содействовать реализации трансграничных проектов развития транспортной инфраструктуры в ЕС ([врезка 23](#)).

Врезка 23. Инструмент гарантирования кредита для проектов трансъевропейской транспортной сети (Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects, LGTT)

LGTT — это инновационный финансовый инструмент, созданный в рамках Программы ЕС по развитию Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T) и инициативы ЕИБ «Действие для роста». LGTT направлен на вовлечение частного сектора в развитие трансграничной европейской транспортной инфраструктуры, которая часто сталкивается с трудностями при привлечении финансирования из-за относительно высокого уровня риска получения дохода на ранних стадиях реализации проекта.

LGTT частично покрывает эти риски и, следовательно, повышает финансовую жизнеспособность проекта. Инструмент охватывает, в частности, период, когда происходит наращивание объемов перевозок на объектах уже построенной транспортной инфраструктуры. LGTT финансируется за счет паритетного взноса в капитал по 500 млн евро от Европейской комиссии и ЕИБ. Средства направляются на поддержку трансграничных транспортных проектов объемом до 20 млрд евро ([European Investment Bank, 2023](#)).

Одним из инструментов по снижению рисков и повышению финансовой устойчивости проектов трансграничных ГЧП является привлечение средств частного сектора в рамках механизма проектного финансирования.

Частный партнер проекта трансграничного ГЧП может способствовать уменьшению рисков путем снижения затрат или улучшения соотношения цены и качества. Например, за счет использования инновационных методов строительства или проектирования, контроля затрат или распределения рисков, повышения доходов за счет лучшего управления инфраструктурным активом, устранения сложностей, связанных с распределением доходов или затрат между правительствами в случаях, когда распределение доходов не совпадает со структурой понесенных участвующими странами расходов. Однако не все риски могут быть переложены на частный сектор.

Дополнительные рекомендации по распределению рисков между государственным и частным секторами по проектам приводятся в Инструментах распределения рисков ГИФ ([Global Infrastructure Hub, Allen & Overy, 2020a, 2020b](#)).

Руководящий принцип 7. Поощрять и поддерживать трансграничные ГЧП, вносящие наибольший вклад в достижение Целей устойчивого развития (ЦУР)

Трансграничные ГЧП обладают потенциалом, выходящим за рамки исключительно инфраструктурного, и способны обеспечивать измеримое положительное воздействие на достижение экологических и социальных показателей ЦУР ([Maslova, 2020](#)).

Одним из центральных элементов Повестки-2030 и Целей устойчивого развития является инфраструктура, она влияет на 155 из 169 задач по достижению ЦУР. Трансграничные ГЧП — эффективный инструмент ликвидации инфраструктурных разрывов и восполнения потребностей населения в предоставлении публичных услуг, поэтому они способны обеспечивать достижение ЦУР, связанных с доступом к инфраструктуре и ее развитием.

Наибольший вклад трансграничные ГЧП вносят в достижение ЦУР-9 «Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям», способствуя развитию качественной, надежной, устойчивой и стойкой инфраструктуры, включая региональную и трансграничную (ЦУР 9, задача 9.1). С учетом сферы реализации трансграничных ГЧП они также могут содействовать достижению ЦУР 2 в части развития сельскохозяйственной инфраструктуры, ЦУР 7 (энергетическая инфраструктура), ЦУР 11 (транспортная инфраструктура).

Вместе с тем, наращивание трансграничной инфраструктуры может приводить и к негативным экологическим и социальным последствиям, да и сама инфраструктура под влиянием климатических изменений становится все более уязвимой (Маслова, 2019а).

Участники трансграничных ГЧП должны стремиться к тому, чтобы создаваемые в рамках трансграничных ГЧП объекты отвечали критериям устойчивой, качественной инфраструктуры и обеспечивали следующие эффекты: сокращение выбросов парниковых газов и повышение энергоэффективности; минимизацию возникновения экологических и социальных рисков; высокую устойчивость к природным или техногенным катастрофам и потенциал к быстрому восстановлению; всеобщий и равный доступ к предоставлению основных публичных услуг в условиях ценовой приемлемости для населения; вовлеченность заинтересованных сторон на всех этапах жизненного цикла проекта и др. (врезка 24).

Врезка 24. Трансграничный проект ГЧП «Строительство и эксплуатация скоростной железнодорожной магистрали Китай — Лаос» и его вклад в достижение ЦУР

ЦУР 9. После ввода в эксплуатацию скоростной железнодорожной магистрали Китай — Лаос расстояние перевозки пассажира от Вьентьяна (столица Лаоса) до Куньмина (административный центр провинции Юньнань) сократилось с 1645 км (автобус, легковой автомобиль) до примерно 1100 км по железной дороге.

ЦУР 7, 11, 13. Экологические и климатические эффекты от переключения пассажиропотока с автомобильного и воздушного транспорта на железную дорогу характеризуются следующими расчетами, произведенными с помощью калькулятора EcoPassenger, используемого Международным союзом железных дорог (МСЖД): выбросы углекислого газа в расчете на одного пассажира снижаются в 5,9 раза по сравнению с легковым автомобилем и в 7,7 раза по сравнению с самолетом; выбросы оксидов азота сокращаются соответственно в 9,6 раза и в 12,3 раза, а выбросы неметановых углеводородов — соответственно в 14 раз и в 22,9 раза. Эти эффекты достигаются за счет спрямления пути перевозки, отсутствия простоев при пересечении границы (на железнодорожном транспорте по сравнению с автомобильным), использования электрической энергии, а не ископаемого моторного топлива, большей энергоэффективности железнодорожного транспорта.

При планировании и разработке трансграничных ГЧП ключевое с точки зрения достижения ЦУР значение имеют следующие условия:

- соблюдение баланса экономических (инвестиционных), экологических (климатических) и социальных параметров, недопущение приоритета одного из параметров в ущерб другим;
- привлечение для реализации трансграничных ГЧП инвесторов, имеющих опыт реализации инфраструктурных проектов устойчивого (в том числе зеленого) развития и собственные ESG-стратегии;
- включение в проектные решения, финансовые модели показателей экологического и социального измерения ЦУР, а в соглашения о трансграничных ГЧП — оговорки об «устойчивом развитии» (*sustainability clause*).

На национальном уровне представляется целесообразным:

- разработать комплекс постоянно действующих мер, направленных на привлечение и стимулирование частных инвестиций в проекты трансграничных ГЧП, которые обеспечивают измеримое положительное воздействие на достижение не только экономических, но и экологических и социальных ЦУР;
- предоставлять для реализации таких трансграничных ГЧП меры государственной поддержки;
- осуществлять регулирование, которое отвечает публичным интересам в экологической, социальной сфере, в том числе устанавливать требования к частным инвесторам о том, чтобы их инвестиции в трансграничные ГЧП обеспечивали достижение ЦУР;
- принимать меры по повышению информированности частных инвесторов о потенциальных выгодах их участия в трансграничных ГЧП, направленных на достижение ЦУР, нивелировать сдерживающие их участие факторы (ЕАБР, 2022);
- распространять лучшие практики достижения ЦУР и использования ESG-стандартов в трансграничных ГЧП.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Бабаджанян, В., Бердигулова, А., Забоев, А., Кузнецов, А., Малахов, А., Перебоев, В., Усманов, Н., Федоров, К., Харитончик, А. (2022) Экономика Центральной Азии: новый взгляд. Доклады и рабочие документы 22/3. Алматы, Бишкек, Москва: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/ekonomikatsentralnoy-azii-novy-y-vzglyad/> (Просмотрено 24 апреля 2023).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Забоев, А., Усманов, Н. (2022) Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, Москва: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-investitsionnye-resheniya-i-myagkaya-infrastruktura/> (Просмотрено 15 февраля 2023).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Усманов, Н., Сарсембеков, Т. (2022) Регулирование водно-энергетического комплекса Центральной Азии. Доклады и рабочие документы 22/4. Алматы, Москва: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/regulirovanie-vodno-energeticheskogo-kompleksatsentralnoy-azii/> (Просмотрено 24 апреля 2023).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Шашкенов, М., Забоев, А. (2021) Международный транспортный коридор «Север — Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклад 21/5. Алматы, Москва: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-sozdanie-transportnogo-karkasa-evrazii/> (Просмотрено 15 февраля 2023).
- ЕАБР (2022) Резолюция Круглого стола ЕАБР «ГЧП для обеспечения устойчивого развития в государствах ЕАЭС+». 14 июня. Доступно на: <https://eabr.org/press/conference/kruglomu-stol-gchp-dlya-obespecheniya-ustoychivogo-razvitiya-v-gosudarstvakh-eaes-/> (Просмотрено 17 апреля 2023).
- ЕЭК (2014) Договор о Евразийском экономическом союзе. Доступно на: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/0003610/itia_05062014 (Просмотрено 15 февраля 2023).
- ЕЭК (2020) О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года. Решение Высшего Евразийского экономического совета № 12 от 11 декабря 2020 г. Доступно на: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01428320/scd_12012021_12 (Просмотрено 15 февраля 2023).
- ЕЭК (2021) О Плане мероприятий по реализации Стратегических направлений развития евразийской экономической интеграции до 2025 года. Распоряжение Совета ЕЭК № 4 от 05 апреля 2021 г. Доступно на: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01429229/err_17052021_4 (Просмотрено 15 февраля 2023).
- ЕЭК (2022) Доклад «О целесообразности формирования в Евразийском экономическом союзе общей стратегии развития транспортной инфраструктуры». Доступно на: <https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/738/Doklad-o-formirovaniy-obshchey-strategii-razvitiya-infrastruktury.pdf> (Просмотрено 15 февраля 2023).
- Интернет-портал СНГ (2022) Камбаратинская ГЭС-1 — еще один шаг к энергонеависимости Кыргызстана. 15 июня. Доступно на: <https://e-cis.info/news/566/101050/> (Просмотрено 17 февраля 2023).
- Маслова, С. (2019а) Государственно-частное партнерство как средство достижения Целей устойчивого развития: международные стандарты и национально-правовое регулирование. Санкт-Петербург: «Астерион».
- Маслова, С. (2019б) Роль международных организаций в регулировании отношений в сфере государственно-частного партнерства: критический анализ и перспективы. *Международное право и международные организации*, 2, с. 1–15.
- Маслова, С. (2022) Тенденции развития международно-правового регулирования международных и трансграничных отношений в сфере государственно-частного партнерства. Диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук по научной специальности «Международно-правовые науки». Санкт-Петербург. Доступно на: https://disser.spbu.ru/files/2021/disser_maslova.pdf (Просмотрено 10 марта 2023).
- Маслова, С., Соколов, М. (2020) Трансграничные проекты государственно-частного партнерства: концептуальные особенности и практические аспекты управления. *Вопросы государственного и муниципального управления*, 1, с. 86–114. Доступно на: <https://vgmu.hse.ru/data/2020/03/19/1567815115/Маслова,%20Соколов%201-2020.pdf> (Просмотрено 4 января 2023).
- ООН (2021) Укрепление связей между всеми видами транспорта для обеспечения стабильных и надежных международных перевозок в целях устойчивого развития в период и после пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19). Резолюция 75 сессии Генеральной Ассамблеи ООН 75/313, одобренная 29 июля 2021 года. Доступно на: https://www.un.org/ru/ga/75/docs/75res_nocte.shtml (Просмотрено 24 апреля 2023).
- ADB (2019) *Lao People's Democratic Republic: Greater Mekong Subregion: Nam Theun 2 Hydroelectric Project. Completion Report*. July. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/project-documents/37734/37734-013-pcr-en.pdf> (Accessed 17 April 2023).
- Asian Development Bank Institute (2010) *Critical Evaluation of Cross-Border Infrastructure Projects in Asia*. ADBI Working Paper Series № 226. Available at: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/156081/adbi-wp226.pdf> (Accessed 04 April 2023).

- European Investment Bank (2023) Trans-European Networks. Available at: <https://www.eib.org/en/about/priorities/sustainable-cities-regions/tens/index> (Accessed 17 April 2023).
- Global Infrastructure Hub, Allen & Overy (2020a) *PPP Risk Allocation Tool 2019 Edition – Energy, Communications and Industrial Parks*. Available at: https://cdn.gihub.org/umbraco/media/3019/gih_rat_energy_comm_industrialpark_art_web.pdf (Accessed 14 April 2023).
- Global Infrastructure Hub, Allen & Overy (2020b) *PPP Risk Allocation Tool 2019 Edition – Transport*. Available at: https://cdn.gihub.org/umbraco/media/3017/gih_rat_transport_art_web.pdf (Accessed 14 April 2023).
- Global Infrastructure Hub, Ramboll (2021) *Connectivity Across Borders: Global Practices for Cross-Border Infrastructure Projects*. Reference Guide. February. Available at: https://cdn.gihub.org/umbraco/media/4829/gih_cross_border_web_final-11-02-21_updated-141022.pdf (Accessed 03 January 2023).
- IRU (2012) Model Highway Initiative. Available at: <https://www.yumpu.com/en/document/view/10645369/10-iru-model-highway-initiative> (Accessed 25 April 2023).
- Maslova, S. (2020) Achieving Sustainable Development Goals through Public Private Partnership: Critical Review and Prospects. *International Journal of Innovation and Sustainable Development*, 14 (3), pp. 288–312.
- UNCITRAL (2020) *UNCITRAL Legislative Guide on Public-Private Partnerships*. Available at: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/19-10872_ebook_final.pdf (Accessed 13 January 2023).
- UNECE (2018a) *Guiding Principles on People-first Public-Private Partnerships in support of the United Nations Sustainable Development Goals*. Available at: https://unece.org/fileadmin/DAM/ceci/documents/2018/PPP/WP/ECE_CECI_WP_PPP_2018_03-en.pdf (Accessed 01 February 2023).
- UNECE (2018b) *Standard on Public-Private Partnerships in Railways*. Available at: https://unece.org/fileadmin/DAM/ceci/documents/2018/PPP/WP/ECE_CECI_WP_PPP_2018_06-en.pdf (Accessed 01 February 2023).
- UNECE (2018c) *Standard on Public-Private Partnerships in Renewable Energy*. Available at: https://unece.org/fileadmin/DAM/ceci/documents/2018/PPP/WP/ECE_CECI_WP_PPP_2018_07-en.pdf (Accessed 01 February 2023).
- UNECE (2018d) *Standard on Public-Private Partnerships in Roads*. Available at: https://unece.org/fileadmin/DAM/ceci/documents/2018/PPP/WP/ECE_CECI_WP_PPP_2018_08-en.pdf (Accessed 01 February 2023).
- UNECE (2020) *Euro-Asian Transport Linkages. Operationalisation of inland transport between Europe and Asia*. New York, Geneva: United Nations. Available at: https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp5/ECE-TRANS-265e_re.pdf (Accessed 28 March 2023).
- UNECE (2022) *Guiding Principles on Public-Private Partnerships in support of the United Nations Sustainable Development Goals*. Available at: https://unece.org/sites/default/files/2022-11/ECE_CECI_WP_PPP_2022_07-en.pdf (Accessed 01 February 2023).
- UNESCAP (2019) *Review of Sustainable Transport Connectivity in Asia and the Pacific 2019: Addressing the Challenges for Freight Transport*. Available at: <https://www.unescap.org/publications/review-sustainable-transport-connectivity-asia-and-pacific-addressing-challenges> (Accessed 24 April 2023).
- Vinokurov, E., Ahunbaev, A., Zaboev, A. (2022) International North–South Transport Corridor: Boosting Russia’s “pivot to the South” and Trans-Eurasian connectivity. *Russian Journal of Economics*, 8 (2): 159–173. Available at: <https://rujec.org/article/86617/> (Accessed 24 April 2023).
- World Bank, MIGA (2004) Project Appraisal Document on a Proposed IDA Partial Risk Guarantee in the Amount of US\$50 Million for Ghana and on a Proposed MIGA Guarantee in the Amount of US\$75 Million for Sponsors Equity to the West African Gas Pipeline Company Limited for the West African Gas Pipeline Project. Available at: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/353691468767744635/pdf/303350AFR.pdf> (Accessed 4 April 2023).

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

- АБР** — Азиатский банк развития
- АЗВ** — методика анализа затрат и выгод
- АСЕАН** — Ассоциация государств Юго-Восточной Азии
- АТЭС** — Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество
- ВВП** — валовой внутренний продукт
- ВЕЭС** — Высший Евразийский экономический совет
- ВСМ** — высокоскоростная железнодорожная магистраль
- ВЭК** — водно-энергетический комплекс
- ГИФ** — Глобальный инфраструктурный фонд
- ГЧП** — государственно-частное партнерство
- ЕАБР** — Евразийский банк развития
- ЕАЭС** — Евразийский экономический союз
- ЕИБ** — Европейский инвестиционный банк
- ЕМПС** — Евразийский межправительственный совет
- ЕС** — Европейский союз
- ЕТПС** — Единая товаропроводящая сеть
- ЭК** — Евразийская экономическая комиссия
- ЭК ООН** — Европейская экономическая комиссия ООН
- ИБСЕ (NIB)** — Инвестиционный банк стран Северной Европы (англ. Nordic Investment Bank)
- КИМП** — ключевой инвестиционный мегапроект
- КНР** — Китайская Народная Республика
- МАР (IDA)** — Международная ассоциация развития (англ. International Development Association)
- МБР** — многосторонний банк развития
- МИГА (MIGA)** — Международное инвестиционное гарантийное агентство (англ. Multilateral Investment Guarantee Agency)
- МСАТ** — Международный союз автомобильного транспорта
- МТК** — международный транспортный коридор
- МТМ ЕЭК** — международный транспортный маршрут «Европа — Западный Китай»
- НАФТА** — Северо-Американская зона свободной торговли
- ООН** — Организация Объединенных Наций
- ОПОП** — инициатива КНР «Один пояс, один путь»
- ОСЖД** — Организация сотрудничества железных дорог
- ОЭСР** — Организация экономического сотрудничества
- РИФ** — региональный инфраструктурный фонд
- СУАР** — Синьцзян-Уйгурский автономный район КНР
- США** — Соединенные Штаты Америки
- ТГЧП** — трансграничное государственно-частное партнерство
- ТЭО** — технико-экономическое обоснование
- ФАР (AFD)** — Французское агентство развития (фр. Agence française de développement)
- ЦАРЭС** — Центральноеазиатское региональное экономическое сотрудничество
- ЦУР** — Цели устойчивого развития
- ШОС** — Шанхайская организация сотрудничества
- ЭСКАТО ООН** — Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана
- ЭКА (ECA)** — экспортно-кредитное агентство (англ. Export Credit Agency)
- ЮНСИТРАЛ** — Комиссия ООН по праву международной торговли
- ВОТ** — модель ГЧП «Построй-Управляй-Передай» (англ. Build, Operate, Transfer)
- СССС** — китайская компания по строительству коммуникаций (англ. China Communications Construction Co)
- CRBC** — Китайская дорожно-мостовая корпорация (англ. China Road and Bridges Corporation)
- ECOWAS** — Экономическое сообщество западноафриканских государств (англ. Economic Community of West African States)
- ESG** — три фактора устойчивого развития коммерческой деятельности, оценивающие ответственное отношение к окружающей среде, социальную ответственность и качество корпоративного управления (англ. E — environment, S — social, G — governance)
- LHSE** — Лаосская государственная холдинговая компания (англ. Lao Holding State Enterprise)
- LGTT** — Инструмент гарантирования кредита для проектов Трансъевропейской транспортной сети (англ. Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects)

MIGA — многостороннее инвестиционное гарантийное агентство (англ. Multilateral Investment Guarantee Agency)

OPIC — Корпорация зарубежных частных инвестиций (англ. Overseas Private Investment Corporation)

SADC — Сообщество развития Юга Африки (англ. Southern African Development Community)

TEN-T — Трансъевропейская транспортная сеть (англ. Trans-European Transport Network)

USAID — Агентство США по международному развитию (англ. United States Agency for International Development)

WAGP — Западноафриканский газопровод (англ. West African Gas Pipeline)

% — процент

г. — год

гг. — годы

долл. — доллар

км — километр

млн — миллион

млрд — миллиард



Макроэкономический обзор (RU)

Регулярная публикация, в которой представлен оперативный срез макроэкономической ситуации в странах — участницах Банка и даны оценки ее развития в краткосрочной перспективе. Является промежуточной публикацией между макроэкономическими прогнозами.



Макроэкономический прогноз (RU/EN)

Макроэкономический прогноз ЕАБР 2023–2025

В материале резюмированы итоги экономического развития государств — участников Банка в начале 2023 г. и представлен прогноз основных макроэкономических показателей стран региона до конца текущего года, а также на 2024–2025 гг.



Доклад 21/1 (RU)

Повышение роли национальных валют ЕАЭС в международных расчетах

Доля национальных валют ЕАЭС в обслуживании мировой торговли составляет около 2%, но внутри ЕАЭС достигнуты весомые успехи — уже 74% взаимной торговли осуществляется в национальных валютах.



Доклад 21/2 (RU/EN)

Узбекистан и ЕАЭС: перспективы и потенциальные эффекты экономической интеграции

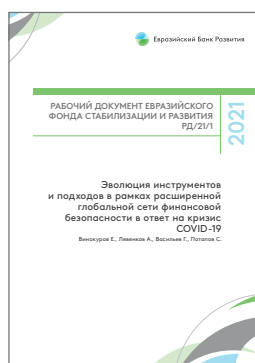
В докладе представлены оценки потенциальных эффектов от интеграции Республики Узбекистан с ЕАЭС, а также перспективные направления сотрудничества действующих стран — членов Союза с Узбекистаном.



Доклад 21/3 (RU/EN)

Инвестиции в водно-энергетический комплекс Центральной Азии

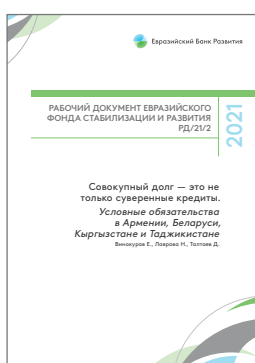
Авторы доклада проанализировали сложившуюся ситуацию в водно-энергетическом комплексе Центральной Азии (ВЭК ЦА) по итогам 30 лет независимости пяти республик (Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан), оценили уровень сотрудничества между странами в ВЭК.



Рабочий документ РД/21/1 (RU/EN)

Эволюция инструментов и подходов в рамках расширенной Глобальной сети финансовой безопасности в ответ на кризис COVID-19

Авторы проанализировали реакцию элементов ГСФБ на кризис, вызванный пандемией COVID-19, в масштабе мировой экономики и на уровне региона операций ЕФСР.



Рабочий документ 21/2 (RU/EN)

Совокупный долг — это не только суверенные кредиты. Условные обязательства в Армении, Беларуси, Кыргызстане и Таджикистане

Исследование отвечает на вопрос о потенциальных рисках реализации прямых и косвенных условных обязательств и их влиянии на бюджетные и долговые позиции четырех стран — получателей средств ЕФСР.



Доклад 21/4 (RU/EN)

Мониторинг взаимных инвестиций ЕАБР

Объем рассчитанных по новой методологии взаимных инвестиций в Евразийском регионе достиг 46 млрд долл. США. ПИИ устойчиво растут с 2016 г.



Доклад 21/5 (RU/EN)

Международный транспортный коридор «Север — Юг»: создание транспортного каркаса Евразии

Сопряжение МТК «Север — Юг» с евразийскими широтными коридорами может обеспечить порядка 40% контейнерного грузопотока.



Совместный доклад ЕАБР и Ассоциации «Глобальная энергия» (RU/EN)

Чистые технологии для устойчивого будущего Евразии

Доклад подготовлен при участии ключевых международных отраслевых экспертов и молодых ученых. Содержит результаты технических исследований, направленных на решение современных вызовов в энергетике и содействующих снижению углеродного следа в Евразии.



Доклад 22/1 (RU/EN)

Интеграционный бизнес-барометр ЕАБР

73% компаний положительно оценивают евразийскую интеграцию и заявляют, что она облегчает ведение бизнеса.



Доклад 22/2 (RU/EN)

Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура

Цель исследования — оценка инвестиционного потенциала международного транспортного коридора «Север — Юг», идентификация препятствующих его развитию барьеров и выработка рекомендаций по их устранению.



Доклад 22/3 (RU/EN)

Экономика Центральной Азии: новый взгляд

Цель доклада — формирование нового взгляда на Центральную Азию как на крупный, динамично растущий и перспективный экономический регион, анализ происходящих в нем структурных изменений и основных точек роста.



Доклад 22/4 (RU/EN)

Регулирование водно-энергетического комплекса Центральной Азии

Цель доклада — предложить комплексные решения по регулированию водно-энергетического комплекса Центральной Азии.



Доклад 22/5 (RU/EN)

Мониторинг взаимных инвестиций ЕАБР — 2022

Доклад продолжает серию публикаций в рамках многолетнего исследовательского проекта, посвященного мониторингу взаимных прямых инвестиций в странах СНГ и Грузии.



Доклад 23/1 (RU/EN)

Продовольственная безопасность и раскрытие агропромышленного потенциала Евразийского региона

В докладе на основе балансового подхода проведено исследование производственно-ресурсного и экспортного потенциала агропромышленного комплекса стран ЕАЭС, Таджикистана и Узбекистана в перспективе до 2035 г.



Доклад 23/2 (RU/EN)

Глобальная зеленая повестка в Евразийском регионе. Евразийский регион в глобальной зеленой повестке

Доклад содержит комплексный анализ проблем и оценку перспектив перехода к низкоуглеродному развитию в Евразийском регионе (страны ЕАЭС, Таджикистан и Узбекистан).



Евразийский Банк Развития

**ДИРЕКЦИЯ ПО АНАЛИТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ,
ДЕПАРТАМЕНТ ПОДДЕРЖКИ ПРОЕКТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ЕВРАЗИЙСКОГО БАНКА РАЗВИТИЯ**

Комментарии, предложения и замечания
к настоящему докладу вы можете
направить по адресу pressa@eabr.org



Евразийский Банк Развития

www.eabr.org