

# ЭКОНОМИКА

DOI: 10.48137/23116412\_2022\_2\_42

УДК: 339

Татьяна БУЛОХОВА  
Виктория ОЛЕНЦЕВИЧ

## КЛЮЧЕВЫЕ АСПЕКТЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОГРАММ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРНОГО КОМПЛЕКСА ЕАЭС

### Аннотация

В условиях роста объёмов перевозок между Европой и Азией, развития международных транзитных коридоров железнодорожный транспорт играет ключевую роль, о чём свидетельствует его доля в общем объёме перевозок грузов и грузообороте ЕАЭС в целом и в разрезе стран-участниц. Наращивание транспортного потенциала в рамках союза реализовывается путём интенсивного строительства и модернизации действующих путей сообщения, создания объектов транспортной инфраструктуры.

В рамках представленной научной статьи проведён анализ инфраструктурных проектных решений, направленных на развитие транспортной отрасли, реализуемых в рамках ЕАЭС, позволяющий выявить слабые места и предложить эффективные решения. С целью привлечения дополн-

---

**БУЛОХОВА Татьяна Александровна** – кандидат экономических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.

**ОЛЕНЦЕВИЧ Виктория Александровна** – кандидат технических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения. Адрес: Российская Федерация, 664074, г. Иркутск, ул. Чернышевского, стр. 15. E-mail: bulohova\_t1978@mail.ru

**Ключевые слова:** международные транспортные транзитные коридоры, транспортная инфраструктура, железнодорожные инвестиционные проекты, целевая надбавка, тариф.

нительных инвестиционных средств авторами предложено в транзитном тарифе предусмотреть инвестиционную составляющую на финансирование программ развития инфраструктурного комплекса ЕАЭС.

## Введение

Определяющим аспектом благосостояния экономики любого государства является эффективная организация работы транспортного комплекса страны, зависящая в том числе и от уровня развития транспортно-логистической инфраструктуры.

Транспортный комплекс стран – участниц ЕАЭС представлен автомобильным, железнодорожным, воздушным и внутренневодным видами транспорта, имеющими свою целесообразную область применения в условиях единого транспортного пространства. Однако с позиции преимуществ использования того или иного вида транспорта в условиях роста перевозок сырьевых

товаров, потребности в снижении уровня себестоимости и сроков доставки грузов, усиления системы контейнеризации грузовых перевозок, конкурентоспособного участия в международных транспортных транзитных коридорах и т. д. уровень развития именно железнодорожного транспорта и его инфраструктуры становится наиболее острым [1, 2].

В связи с данными факторами является актуальным анализ проблем и перспектив развития железнодорожного транспорта и его инфраструктуры в условиях реализации грузового транзитного потенциала государств – членов ЕАЭС [3].

### **Анализ инфраструктурных проектных решений, направленных на развитие транспортной отрасли, реализуемых в рамках ЕАЭС**

На сегодняшний день инфраструктурное транспортное строительство в ЕАЭС на 65 % финансируется из бюджета стран-участниц [4], что является недостаточным. Так, по оценкам экспертов, степень износа и технического устаревания транспортно-логистической инфраструктуры в ЕАЭС составляет более 70 % [4], что ставит вопрос о

её модернизации в число приоритетных направлений развития ЕАЭС. В связи с этим в дорожной карте предусмотрено создание благоприятных условий, способствующих привлечению инвестиций на развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры в целях развития транзитного потенциала союза и государств-членов.

В рамках рабочей группы сформирован перечень совместных проектов государств – членов Евразийского экономического союза в сфере транспорта и инфраструктуры. Всего в настоящее время в перечень входит 8 проектов, из которых 6 относятся к мероприятиям по разви-

тию автомобильной инфраструктуры и 2 – к железнодорожной [3, 5].

На основании [3–5] авторами составлена таблица 1, где приведён перечень реализации инфраструктурных проектных решений, детализированный в разрезе железнодорожных проектов и государств.

**Таблица 1**

**Характеристика железнодорожных инфраструктурных проектных решений в государствах – членах ЕАЭС**

Наименование проектного решения	Характеристика проектного решения	Условия реализации
<b>Республика Беларусь</b>		
Строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) граница Российской Федерации – Минск – граница Республики Польша как части проекта создания высокоскоростного железнодорожного коридора Китай – Европа	<p>Проект ВСМ «Евразия». В реализации проекта заинтересованы Республика Беларусь, Российская Федерация, Республика Казахстан, КНР. В августе 2017 г. ОАО «РЖД» предложила Белорусской железной дороге принять участие в разработке и оценке предварительного технико-экономического обоснования реализации проекта развития высокоскоростного грузопассажирского железнодорожного коридора «Евразия» (Пекин – Урумчи – Достык – Нур-Султан – Челябинск – Екатеринбург – Казань – Москва – Минск – Берлин). Проект предполагает создание высокоскоростного грузопассажирского транспортного коридора между Китаем и ЕС.</p> <p>Протяжённость коридора «Евразия» составит 9447 км, по территории Республики Беларусь – 615 км.</p> <p>Стоимость проекта, по оценке российских экспертов, составляет порядка 118 млрд долл. США. Стоимость участка Красное – Брест по территории Республики Беларусь – 14,2 млрд долл. США</p>	Стратегией инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 г. предусмотрена реализация проекта высокоскоростных перевозок

*Продолжение таблицы 1 на следующей странице*

## Продолжение таблицы 1

Киргизия		
Строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан	<p>Проект «Достук» является оптимальным для Кыргызской Республики с учётом перспективного соединения севера и юга республики железными дорогами и создания единой сети железных дорог.</p> <p>Новый железнодорожный коридор станет южным ответвлением континентального моста Евразии и откроет доступ на рынки Юго-Восточной, Западной Азии и стран Ближнего Востока.</p> <p>Данный маршрут сможет обеспечить доставку грузов из Китая в Кыргызстан, далее, в страны союза, а также в страны Ближнего Востока, в том числе Турцию, и далее.</p> <p>Проект обеспечит повышение конкурентоспособности на международном рынке транзитных перевозок в направлении Юго-Восточная Азия – Западная Азия, Ближний Восток за счёт сокращения расстояния. Заинтересованность в развитии транзитных перевозок по данному направлению, прежде всего, проявляют китайские предприятия.</p> <p>Экспертная оценка общей стоимости и дополнительных инвестиций в проект – 4,8 млрд долл. США</p>	<p>В настоящее время тремя странами создана рабочая группа по реализации проекта. Ведётся работа над основными вопросами по определению технических стандартов железной дороги и финансированию проекта</p>

Продолжение таблицы 1 на следующей странице

## Продолжение таблицы 1

Россия		
Первый этап высокоскоростной магистрали Москва – Казань	Строительство первого этапа ВСМ Москва – Казань (ВСМ Железнодорожный – Гороховец) с организацией движения от Москвы до Нижнего Новгорода – пилотный проект высокоскоростного сообщения в России	Магистраль должна стать первым участком нового транзитного коридора «Евразия». В среднесрочной перспективе предполагается её продление до Казани и Екатеринбурга, а в более отдалённой – до Пекина на востоке и Берлина на западе
Увеличение пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока	Инвестиционные затраты за 2019 год – 0,8 млрд руб. Цель проекта – увеличение транзитного контейнеропотока в 2024 г. в четыре раза по отношению к 2018 году. В 2019 году велась разработка проектной документации	

В таблице 2 приведён анализ данных по количеству и объёму инвестиций в железнодорожные инвестиционные проекты, а также определён их

удельный вес в общем объёме инвестиционных проектов [4] (рис. 1).

Таблица 2

**Данные по железнодорожным инвестиционным проектам, реализуемым странами – участниками ЕАЭС в период 2018 – 2022 гг.**

Кол-во объектов / объем инвестиций, (млн долл.)	Армения	Беларусь	Казахстан	Киргизия	Россия	ЕАЭС
Всего, в том числе по видам деятельности:	25 / 3956	83 / 33 805	117 / 121 378	28 / 9794	369 / 562 851	622 / 777 088
Транспортное строительство, в том числе:	9 / 2012	7 / 1213	15 / 47 391	6 / 1301	75 / 107 115	112 / 159 032
Железнодорожные объекты	–	–	2 / 42 389	–	8 / 33 985	10 / 76 374
Удельный вес в транспортное строительство, %	–	–	89,4	–	31,7	48



**Рис. 1. Удельный вес инвестиционных затрат на транспортное строительство в общем объеме инвестиций**

Так, как видно из таблицы 2 и рисунка 1, наибольшая доля транспортного строительства приходится на республику Армения – 51 %. На втором месте – Казахстан (39 %), в России доля инвестиционных проектов в транспортную инфраструктуру составляет 19 %.

Рассматривая удельный вес инвестиций в железнодорожную инфраструктуру в общем объеме транспортных инвестиций, видим, что по Казахстану доля составляет 89 %, по Российской Федерации – 31,7 % (таблица 2). В целом по ЕАЭС доля инвестиций в железнодорожные объекты составляет 48 %, что ещё раз подтверждает большую капиталоёмкость отрасли.

Проведённый анализ позволил выявить, что реализация инфраструктурных проектов имеет ряд специфических особенностей, которые следует принимать во внимание при оценке проектов:

- длительные сроки реализации ввиду масштабности и ресурсоёмкости проектов;

- наличие постоянного дефицита финансирования;
- высокий инвестиционный порог для реализации;
- значительные сроки возврата инвестиций;
- высокая капиталоёмкость;
- мультипликативный эффект.

Значительный опыт финансирования инфраструктурных проектов в рамках ЕАЭС накоплен у Евразийского банка развития. Банк уделяет преимущественное внимание финансированию проектов по развитию энергетики, транспорта и инфраструктуры. Так, в 2020 г. проекты в данных отраслях составили 14,5 % (энергетика) и 25,3 % (транспорт и инфраструктура) от объема текущего инвестиционного портфеля [3–6].

В инфраструктурном строительстве в ЕАЭС также расширяется практика государственно-частного партнёрства, в первую очередь в Казахстане и России. Казахстан осуществил строительство железнодорожных веток Шар – Усть-Каменогорск –

ногорск, Ералиево – Курык, Жетыген – Коргас, Жезказган – Бенеу на условиях концессии на общую сумму 2,4 млрд долл. [3–6]. Инфраструктурными проектами в России, реализованными на принципах государственно-частного партнёрства, являются федеральная трасса М11 Москва – Санкт-Петербург, которая входит в состав международных транспортных коридоров Восток – Запад и Север – Юг, порт Сабетта в Ямало-Ненецком автономном округе, на Карском море, а также МТЛЦ «Южноуральский» в Челябинской области [3–6].

Таким образом, как показал анализ, на сегодняшний день в странах ЕАЭС реализуются крупные инвестиционные проекты, направленные на обновление транспортной инфраструктуры. Железнодорожные инфраструктурные проекты реализуются в Казахстане и в России. Источниками инвестиций выступают как средства государства, так и частные инвестиции. Однако, несмотря на это, железнодорожная инфраструктура стран – участниц ЕАЭС имеет вы-

сокую степень износа. Поэтому встаёт актуальный вопрос поиска дополнительных источников финансирования модернизации инфраструктуры. В этом ключе заслуживает внимания опыт Российских железных дорог по установлению долгосрочных тарифов в соответствии с тарифной политикой, принятой на период 2019–2025 гг.

Согласно данному документу, предусматривается наряду с ежегодной индексацией на уровне инфляции минус 0,1 процентного пункта устанавливать дополнительные целевые надбавки (в виде коэффициента дополнительной индексации тарифов) к тарифам для финансирования мероприятий:

– по капитальному ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в размере 1,02 на период 2019–2025 годов;

– по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства Российской Федерации, в размере 1,015 на период с 1 января 2019 г. по 31 декабря 2021 г. включительно [2, 5, 8].

### **Ключевые аспекты финансирования программ развития инфраструктурного комплекса ЕАЭС**

На основе проведённого анализа считаем целесообразным в транзитном тарифе предусмотреть целевую надбавку, которая будет направлена на финансирование программ развития инфраструктурного комплекса ЕАЭС. Для этого необходимо разработать со-

вместную со странами – участниками ЕАЭС программу развития железнодорожного транспорта, в которой были бы закреплены общие технологические ключевые показатели эффективности железнодорожного транспорта и ответственность за их достижение.

Авторы по результатам проведённых исследований выделяют следующие предложения по оптимизации процессов обновления инфраструктуры железнодорожного транспорта и подвижного состава в рамках технических регламентов Таможенного союза ЕАЭС.

Ввиду того что были предприняты шаги по стандартизации, унификации процессов по перевозке грузов и пассажиров между странами – участниками ЕАЭС (вступление в силу с 2013 г. технических регламентов «О безопасности железнодорожного подвижного состава», «О безопасности ин-

фраструктуры железнодорожного транспорта», «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта»), на наш взгляд, требуется дальнейшая работа в этом направлении, в частности речь идёт о разработке единого типового технологического процесса на перевозку грузов и пассажиров. На сегодняшний день разработаны Рекомендации № 41 «О перечне индикаторов качества транспортных услуг в Евразийском экономическом союзе», в которых определены основные критерии оценки качества транспортных услуг [8].

## Заключение

Именно общая унификация и стандартизация железнодорожных процессов позволяют повысить безопасность перевозок, улучшить качественные показатели, такие как скорость доставки, время, что позволит привлечь дополнительные объёмы перевозок и, соответственно, дополнительные инвестиционные средства на обновление инфраструктуры и подвижного состава. В докладе Евразийской экономической комиссии «Барьеры, изъятия и ограничения Евразийского экономического союза» в разделе «Регулирование в сфере транспорта» обозначается, что в отношении стандартизации услуг железнодорожного транспорта ба-

рьеров не существует. Определённые серьёзные шаги в этом направлении уже сделаны в дорожных картах, в которых зафиксированы меры по внедрению технологических схем взаимодействия всех участников перевозочного процесса в целях его «бесшовности», координация развития транспортной инфраструктуры и др. [9, 10].

Данные меры, на наш взгляд, позволят привлечь дополнительные объёмы перевозок грузов, наращивать транспортный потенциал союза, конкурентоспособность на рынке транзитных перевозок и, соответственно, создать условия для социально-экономического развития стран-участниц.

### Список литературы

1. Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года // ОАО «РЖД». М., 2013. 49 с.
2. Российские железные дороги: официальный сайт // URL: <http://www.rzd.ru> (дата обращения: 05.02.2022).
3. Евразийский экономический союз в цифрах: Крат. стат. сб. М., 2020. 213 с.
4. База данных крупнейших инвестиционных проектов в строительстве государств – членов ЕАЭС на период 2018–2022 гг. М., 2022. 46 с.
5. Мониторинг реализации в государствах-членах перечня совместных проектов государств-членов в сфере транспорта и инфраструктуры: Аналит. докл. М., 2020. 23 с.
6. Булохова Т. А., Перетолчина А. С. Уровень развития железнодорожной инфраструктуры как фактор обеспечения клиентоориентированности отрасли и устойчивого развития регионов // Развитие экономической науки на транспорте: экономическая основа будущего транспортных систем: Сб. науч. ст. VII Междунар. науч.-практ. конф. / Под ред. Н. А. Журавлёвой. СПб., 2019. С. 147–154.
7. *Automation of the procedure for assessing the quality of transport service for the population in the conditions of digitalization of the railway transportation system / T. A. Bulokhova, V. A. Olentsevich, V. Y. Konyukhov, D. A. Lysenko // https://www.elibrary.ru/item.asp?id=46751414* (дата обращения: 23.03.2022).
8. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2017 года № 2991-р. Тарифная политика в сфере перевозок грузов железнодорожным транспортом общего пользования на 2019–2025 годы.
9. *Application of correlation analysis in the study of passenger service quality indicators / V. E. Gozbenko, S. K. Kargapol'tsev, V. A. Olentsevich, T. A. Bulokhova, Yu. I. Karlina, M. G. Shtayger, A. I. Karlina // https://www.europeanproceedings.com/article/10.15405/epsbs.2021.07.107* (дата обращения: 23.03.2022).
10. Пути совершенствования хозяйственного механизма при развитии клиентской базы грузовых перевозок / Н. В. Кроль, Н. Н. Григорьева, В. А. Оленцевич, Р. Ю. Упрыр // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. 2019. № 4 (64). С. 155–161.

# KEY ASPECTS OF FINANCING THE DEVELOPMENT PROGRAMS OF THE EAEU INFRASTRUCTURE COMPLEX

**BULOKHOVA Tatyana A.** – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of Irkutsk State University of Railway Transport.

**OLENCEVICH Viktoriya A.** – Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of Irkutsk State University of Railway Transport. Address: Chernyshevsky str., p. 15, Irkutsk, 664074, Russian Federation. E-mail: bulohova\_t1978@mail.ru

**Keywords:** *international transport transit corridors, transport infrastructure, railway investment projects, target surcharge, tariff.*

## Annotation

In the context of the growth of traffic volumes between Europe and Asia, the development of international transit corridors, rail transport plays a key role, as evidenced by its share in the total volume of cargo transportation and cargo turnover of the EAEU as a whole and in the context of the participating countries. The expansion of transport potential within the Union is realized through intensive construction and modernization of existing communication routes, the creation of transport infrastructure facilities.

Within the framework of the presented scientific article, an analysis of infrastructure design solutions aimed at the development of the transport industry implemented within the framework of the EAEU is carried out, which allows identifying weaknesses and offering effective solutions. In order to attract additional investment funds, the authors proposed to provide an investment component in the transit tariff to finance the development programs of the EAEU infrastructure complex.

## References

1. Development strategy of the Russian Railways Holding for the period up to 2030 / Russian Railways JSC. M., 2013. 49 p.
2. Russian Railways: official website // URL: <http://www.rzd.ru> (accessed: 05.02.2022).
3. The Eurasian Economic Union in numbers: a brief statistical collection. M., 2020. 213 p.

4. Database of the largest investment projects in the construction of the EAEU member states for the period 2018–2022. M., 2022. 46 p.
5. Analytical report “Monitoring the implementation in the member States of the list of joint projects of the member states in the field of transport and infrastructure”. M., 2020. 23 p.
6. Bulokhova T. A., Peretolchina A. S. The level of development of railway infrastructure as a factor in ensuring customer-oriented industry and sustainable development of regions // Development of economic science in transport: the economic basis of the future of transport systems: Collection of scientific articles of the VII International Scientific and Practical Conference / Edited by N. A. Zhuravlyova. SPb., 2019. Pp. 147–154.
7. Automation of the procedure for assessing the quality of transport service for the population in the conditions of digitalization of the railway transportation system / T. A. Bulokhova, V. A. Olentsevich, V. Y. Konyukhov, D. A. Lysenko // <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=46751414> (accessed: 23.03.2022).
8. Decree of the Government of the Russian Federation No. 2991-r dated December 29, 2017. Tariff policy in the field of cargo transportation by public rail transport for 2019–2025.
9. Application of correlation analysis in the study of passenger service quality indicators / V. E. Gozbenko, S. K. Kargapolsev, V. A. Olentsevich, T. A. Bulokhova, Yu. I. Karlina, M. G. Shtayger, A. I. Karlina // <https://www.europeanproceedings.com/article/10.15405/epsbs.2021.07.107> (accessed: 23.03.2022).
10. Ways of improving the economic mechanism in the development of the customer base of freight transportation / N. V. Krol, N. N. Grigorieva, V. A. Olentsevich, R. Yu. Upyr // Modern technologies. System analysis. Modeling. 2019. No. 4 (64). Pp. 155–161.