

УДК 338.45:656

Кожошев Арзыбек Орозбекович*доктор экономических наук, профессор**Член Коллегии (Министр) по энергетике и инфраструктуре**Евразийской экономической комиссии**г. Москва, Российская Федерация**ORCID: 0009-0003-3703-5856**E-mail: kozhoshev@eecommission.org***Kozhoshev Arzybek***Doctor of Economic Sciences, Professor**Member of the Board – Minister in charge of Energy and Infrastructure,**Eurasian Economic Commission**Moscow, Russian Federation***Орозбеков А.А.***Руководитель Секретариата министра по энергетике и инфраструктуре**Евразийской экономической комиссии***Орозбеков А.А.***Евразия экономикалык комиссиясынын энергетика**жана инфраструктура боюнча министринин Секретариатынын жетекчиси*

**МЕХАНИЗМЫ СТИМУЛИРОВАНИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТЛЦ В ЕАЭС:
ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ФОНД И ПОТЕНЦИАЛ ГЧП**

**ЕАЭБде ТРАНСПОРТТУК ИНФРАСТРУКТУРАНЫ
ЖАНА ТЛБДУ КАРЖЫЛООНУ СТИМУЛДАШТЫРУУ МЕХАНИЗМДЕРИ:
ИНФРАСТРУКТУРАЛЫК ФОНД ЖАНА МЖӨ ПОТЕНЦИАЛЫ**

Аннотация. В статье анализируются механизмы финансирования транспортной инфраструктуры и транспортно-логистических центров (ТЛЦ) в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС). Особое внимание уделяется роли инфраструктурных фондов, потенциалу государственно-частного партнерства (ГЧП), а также мировому опыту интеграционных объединений в финансировании трансграничных проектов. На основе анализа текущего состояния инфраструктуры, обзора существующих финансовых инструментов, сравнения с международной практикой и оценки перспектив развития предлагаются рекомендации по стимулированию инвестиций.

Ключевые слова: ЕАЭС, транспортная инфраструктура, ТЛЦ, финансирование, инфраструктурный фонд, ГЧП, трансграничные проекты.

Аннотация. Бул макалада Евразия экономикалык биримдигинде (ЕАЭБ) транспорттук инфраструктураны жана транспорттук-логистикалык борборлорду (ТЛК) каржылоо механизмдери талданат. Өзгөчө көңүл инфраструктуралык фонддордун ролуна, мамлекеттик-жеке өнөктөштүктүн (МЖӨ) потенциалына, трансчек аралык долбоорлорду каржылоодо интеграциялык бирикмелердин дүйнөлүк тажрыйбасына бурулат. Инфраструктуранын учурдагы абалына талдоо жүргүзүүнүн, колдонуудагы финансылык инструменттерди карап чыгуунун, эл аралык практика менен салыштыруунун жана өнүгүү перспективаларына баа берүүнүн негизинде инвестицияларды стимулдаштыруу боюнча сунуштар сунушталат.

Негизги сөздөр: ЕАЭБ, транспорттук инфраструктура, ТЛК, каржылоо, инфраструктуралык фонд, МЖӨ, чек ара долбоорлору.

Введение. Евразийский экономический союз (ЕАЭС), объединяющий Армению, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан и Россию, представляет собой интеграционное объединение с огромным потенциалом для развития транспортно-логистической системы. Транспортная инфраструктура играет ключевую роль в обеспечении экономической связанности государств-членов, стимулируя торговлю, инвестиции и региональное развитие. Согласно данным Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), общая протяженность железнодорожных путей в ЕАЭС превышает 145 тыс. км, а автомобильных дорог — 1,95 млн км, что обеспечивает около 70% транзитного грузопотока через евразийские коридоры.

Однако финансирование инфраструктурных проектов остается одной из главных проблем. Бюджетные ограничения государств-членов, усугубленные внешними факторами, такими как глобальные экономические вызовы и геополитическая нестабильность, требуют инновационных механизмов привлечения средств. В этой связи актуальны инфраструктурные фонды и ГЧП как инструменты стимулирования инвестиций, а также изучение мирового опыта других интеграционных объединений для адаптации успешных практик. Цель статьи – проанализировать эти механизмы в контексте ЕАЭС, оценить их эффективность с учетом международного опыта и предложить пути оптимизации. Задачи включают обзор текущего состояния инфраструктуры, анализ мировых практик, описание финансовых инструментов и формулировку рекомендаций.

Текущее состояние транспортной инфраструктуры и ТЛЦ в ЕАЭС

Развитие транспортной инфраструктуры в ЕАЭС ориентировано на создание единого транспортного пространства, как предусмотрено Договором о ЕАЭС от 2014 г. и Стратегией-2025. Ключевыми направлениями являются коридоры «Восток-Запад» и «Север-Юг», интегрируемые с инициативой Китая «Один пояс, один путь». В рамках ЕАЭС в 2022 году на уровне Премьер-министров был утвержден Перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта государств – членов, ко-

торый включает одиннадцать проектов, направленных на развитие евразийских транспортных коридоров и маршрутов, а также развитие транзитного потенциала в рамках ЕАЭС.

Транспортно-логистические центры (ТЛЦ) выступают узловыми элементами системы. В настоящее время в ЕАЭС функционируют десятки ТЛЦ, обеспечивающие грузопотоки и поддержку транспортно-логистических сервисов. Однако анализ показывает дефицит современных мультимодальных хабов: многие центры устарели, а их интеграция в цифровые коридоры ограничена. Препятствия включают неравномерность развития (80–87% потенциала приходится на Россию), низкую пропускную способность и отсутствие единой системы финансирования.

В 2025 г. наблюдается активизация: введены упрощенные таможенные процедуры с использованием электронных деклараций и навигационных пломб, что снижает затраты на транзит. Тем не менее, по оценкам экспертов, для достижения целей Стратегии-2025 требуется инвестиций на сумму не менее \$50 млрд, что подчеркивает необходимость стимулирующих механизмов и мирового опыта.

Мировой опыт интеграционных объединений по финансированию трансграничной инфраструктуры

Мировая практика показывает, что интеграционные объединения успешно используют специализированные фонды, гранты и партнерства для финансирования трансграничных проектов, способствуя экономической интеграции и снижению рисков. Анализ опыта ЕС, АСЕАН и МЕРКОСУР позволяет выделить ключевые механизмы и уроки для ЕАЭС.

В Европейском Союзе (ЕС) основным инструментом является Connecting Europe Facility (CEF), запущенный в 2014 г. с бюджетом 33 млрд евро на 2021–2027 гг. CEF финансирует проекты в транспорте, энергии и цифровой инфраструктуре, фокусируясь на трансграничных проектах. Механизмы включают гранты (до 50% затрат), кредиты и гарантии, с акцентом на устойчивость и цифровизацию. CEF интегрируется с региональными фондами, такими как Европейский фонд регионального развития (ERDF),

обеспечивая синергию и минимизацию дублирования.

В Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) ключевым механизмом служит ASEAN Infrastructure Fund (AIF), созданный в 2012 г. с капиталом 485 млн долл. от членов и Азиатского банка развития (ADB). AIF мобилизует региональные сбережения через облигации в местных валютах, снижая валютные риски. Дополняет его Credit Guarantee and Investment Facility (CGIF) для гарантий кредитов. Примеры: проекты в Greater Mekong Subregion (GMS) – дороги, железные дороги, порты; зеленые облигации для низ-

коуглеродных инициатив. Эти механизмы способствуют интеграции, покрывая дефицит в финансировании.

В МЕРКОСУР (Южноамериканский общий рынок) финансирование обеспечивается MERCOSUR Structural Convergence Fund (FOCEM), созданным в 2004 г. для снижения асимметрий. Фонд предоставляет гранты и кредиты для приграничных проектов, с вкладом пропорционально ВВП. Примеры: модернизация дорог в Боливии для торговли с МЕРКОСУР, проекты в бразильских приграничных муниципалитетах. Механизмы включают пардипломатию и кооперацию с банками развития.

Таблица 2. Сравнение механизмов финансирования в интеграционных объединениях

Объединение	Основной фонд/механизм	Источники финансирования	Примеры проектов	выводы для ЕАЭС
ЕС	CEF	Гранты ЕС, кредиты, гарантии	CO2-инфраструктура	Интеграция с региональными фондами, фокус на устойчивость
АСЕАН	AIF, CGIF	Региональные сбережения, облигации	Дороги в GMS	Снижение валютных рисков, партнерство с ADB
МЕРКОСУР	FOCEM	Вклады членов, гранты	Приграничная инфраструктура	Снижение асимметрий, пардипломатия

Мировой опыт подчеркивает необходимость специализированных фондов, диверсификации источников и интеграции с ГЧП для трансграничных проектов, что может быть адаптировано в ЕАЭС для преодоления бюджетных ограничений.

Инфраструктурный фонд как механизм финансирования

Инфраструктурные фонды в ЕАЭС представляют собой специализированные финансовые институты, ориентированные на долгосрочное финансирование проектов. К ключевым игрокам можно отнести Евразийский фонд стабилизации и развития (ЕФСР), учрежденный в 2009 г. с капиталом \$8,5 млрд, и Евразийский банк развития (ЕАБР), чей инвестиционный портфель к 2026 г. превысит \$22 млрд.

ЕФСР и ЕАБР фокусируются на транспортных проектах: в 2023–2025 гг. профинансированы инициативы по модернизации коридоров, включая \$1,2 млрд на ключевые проекты. Пример – финансирование ТЛЦ «Кокчо-Коз» в Кыргызстане (\$3,5 млн от Российско-Кыргызского фонда развития при общей сумме \$12 млн), который станет транзитным хабом для экспорта в страны ЕАЭС. Механизм работы фондов включает гранты, кредиты и субсидии, с компенсацией до 100% ключевой ставки центральных банков для интеграционных проектов.

Преимущества инфраструктурных фондов: диверсификация источников (государственные и международные средства), фокус на интеграционных эффектах и снижение рисков за счет многостороннего контроля.

Однако вызовы включают зависимость от вкладов России (основного донора) и бюрократические барьеры в распределении средств.

Создание нового Евразийского инфраструктурного фонда для поддержки приоритетных трансграничных проектов

В контексте Стратегии евразийской экономической интеграции до 2025 г., которая предусматривает создание и развитие транспортной инфраструктуры на территории государств-членов, обсуждается идея проработки создания механизма финансирования инфраструктурных проектов. Возможным вариантом видится учреждение нового Евразийского инфраструктурного фонда. Этот фонд мог бы стать специализированным инструментом для финансирования приоритетных трансграничных проектов, таких как развитие коридоров «Север-Юг» и «Восток-Запад», модернизация ТЛЦ и интеграция с глобальными инициативами, включая «Один пояс, один путь».

По данным на 2025 г., страны ЕАЭС продолжают работу над созданием общего финансового рынка и независимой платежной инфраструктуры, что может послужить основой для нового фонда. Предполагается, что фонд будет ориентирован на привлечение средств от государств-членов, международных партнеров и частных инвесторов, с акцентом на проекты, способствующие росту ВВП союза на 1–2% ежегодно. Например, в рамках цифровой повестки ЕАЭС до 2025 г. ожидается дополнительный рост экономики за счет инфраструктурных инвестиций, что подчеркивает необходимость такого механизма.

Потенциальные функции фонда включают эмиссию инфраструктурных облигаций, обеспеченных золотом или товарными активами, для финансирования мегапроектов в Евразии и Африке, аналогично подходам в других интеграционных объединениях. Вызовы: гармонизация регуляторных рамок и обеспечение равного участия всех членов. Создание фонда могло бы интегрироваться с существующими институтами, такими как ЕАБР и ЕФСР, для минимизации дублирования и повышения эффективности. В 2025 г. ожидается утверждение дорожной карты по «Евразийскому экономическому пути», ко-

торая может включать положения о таком фонде.

Потенциал ГЧП в финансировании транспортной инфраструктуры и ТЛЦ

Государственно-частное партнерство (ГЧП) представляет собой механизм, где государство и бизнес делят риски и выгоды в реализации проектов. В ЕАЭС ГЧП регулируется национальными законами (например, в Казахстане с 2015 г.) и рекомендациями ЕЭК, включая Практическое руководство по ГЧП от 2016 г.

Потенциал ГЧП в транспортной сфере высок: анализ показывает, что в странах ЕАЭС реализовано более 785 проектов ГЧП к 2020 г., с фокусом на транспортно-пересадочные узлы, паркинги и мосты. Примеры – трансграничные проекты, такие как строительство ТЛЦ в Кыргызстане с участием частных инвесторов, или модернизация портов в России. В 2025 г. Центр ГЧП Кыргызстана заключил 9 проектов, доведя портфель до 80 инициатив.

Преимущества ГЧП: привлечение частного капитала (до 50% финансирования), инновации (цифровые платформы) и эффективность управления. Исследования ЕАБР подчеркивают потенциал трансграничных ГЧП для развития инфраструктуры в ЕАЭС и Центральной Азии. Вызовы: низкий приток инвестиций, регуляторные различия и риски (политические, финансовые). Для ТЛЦ ГЧП может стимулировать создание хабов, где частные предприятия участвуют в производстве.

Механизмы стимулирования финансирования

Инфраструктурные фонды и ГЧП взаимодополняют друг друга в стимулировании инвестиций, особенно с учетом мирового опыта. Фонды предоставляют базовое финансирование и гарантии, а ГЧП привлекает частный сектор через концессии и субсидии. В ЕАЭС стимулирование включает:

- Субсидии и кредиты: Компенсация ставок по кредитам для проектов в транспортной сфере.

- Цифровизация: Внедрение интеллектуальных систем для повышения эффективности ТЛЦ.

- Трансграничные инициативы: Сопряжение с «Один пояс, один путь» для совместного финансирования.

Таблица 1. Сравнение механизмов финансирования

Механизм	Преимущества	Недостатки	Примеры в ЕАЭС
Инфраструктурный фонд	Стабильное финансирование, интеграционный фокус	Зависимость от госбюджетов	ЕФСР: \$8,5 млрд на транспорт
ГЧП	Привлечение частных инвестиций, инновации	Регуляторные риски	ТЛЦ в Кыргызстане с частными партнерами

Эти механизмы стимулируют инвестиции через снижение рисков и создание общих интересов, способствуя росту ВВП на 1–2% к 2030 г.

Заключение

Инфраструктурные фонды и ГЧП являются эффективными механизмами стимулирования финансирования транспортной инфраструктуры и ТЛЦ в ЕАЭС, особенно в свете мирового опыта ЕС, АСЕАН и МЕРКОСУР, демонстрирующего успех специализированных фондов и диверсификации

источников. Их интеграция позволит преодолеть бюджетные ограничения и ускорить развитие. Рекомендации: гармонизировать законодательства по ГЧП, создать единый инфраструктурный фонд ЕАЭС с учетом международных практик (например, CEF, AIF или ACEAN), расширить цифровые партнерства и внедрить механизмы снижения асимметрий. Дальнейшие исследования должны фокусироваться на оценке экономических эффектов этих механизмов и адаптации глобальных моделей.

Список литературы:

1. Евразийская экономическая комиссия. Доклад о формировании общей стратегии развития инфраструктуры. 2023.
2. ЕАБР. Трансграничные ГЧП. 2023.
3. European Commission. Connecting Europe Facility. 2025.
4. ASEAN Secretariat. ASEAN Infrastructure Fund Report. 2020.
5. MERCOSUR. FOCEM Annual Report. 2023.
6. Другие источники на основе анализа.