

ОРИГИНАЛЬНАЯ СТАТЬЯ

(CC) BY 4.0

DOI: 10.26794/2587-5671-2025-29-6-48-61
 УДК 338.2;339.92;330.322(045)
 JEL F02, F15, F21, F36

Исследование возможностей привлечения внешних инвестиций для развития железнодорожного транспорта на евразийском пространстве

В.В. Перская, Т.Н. Мамедов

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Российская Федерация

АННОТАЦИЯ

В статье рассматривается финансирование развития железнодорожного транспорта в странах Евразийского региона. Исследование актуально, поскольку развитие железнодорожного транспорта на евразийском пространстве является ключевым фактором для улучшения инфраструктуры национальных экономик и создания условий для их эффективного взаимодействия. В современных реалиях это не только реакция на сложную геоэкономическую ситуацию, но и важный фактор для роста экономик ЕАЭС. Цель исследования – выявить оптимальные источники финансирования и инвестиционные инструменты для развития транспортно-логистической инфраструктуры железнодорожной сети Евразийского континента в условиях ограниченного бюджетного обеспечения. Использованы методы системного анализа, научной абстракции и логического обобщения. Научная новизна исследования заключается в анализе зарубежных инвестиционных практик в сфере железнодорожных проектов. В результате определены потенциальные финансовые источники для развития железнодорожного транспорта на евразийском пространстве в условиях санкций. Исследование показало, что привлечение внешних финансовых ресурсов от международных банков развития и международных финансовых организаций практически невозможно. Проанализированы ключевые проекты в сфере железнодорожного транспорта на постсоветском пространстве, заинтересовавшие китайских инвесторов. Сделан вывод, что финансирование чаще всего происходит за счет внутренних резервов и государственно-частного партнерства (ГЧП). Это связано с тем, что традиционные методы привлечения средств ограничены из-за санкций западных стран. В условиях нехватки финансов компаний из евразийского региона все чаще вкладывают свою прибыль в развитие транспортной и логистической инфраструктуры. Результаты исследования будут полезны экономическим ведомствам стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и фондам прямых инвестиций при определении инвестиционного потенциала железнодорожного транспорта на евразийском пространстве.

Ключевые слова: инвестирование; железнодорожный транспорт; международные финансовые институты; государственно-частное партнерство; климатическое инвестирование

Для цитирования: Перская В.В., Мамедов Т.Н. Исследование возможностей привлечения внешних инвестиций для развития железнодорожного транспорта на евразийском пространстве. Финансы: теория и практика. 2025;29(6):48-61. DOI: 10.26794/2587-5671-2025-29-6-48-61

ORIGINAL PAPER

The Study of the Potential for Attracting Foreign Investment to Support the Development of Railway Transport in the Eurasian Region

V.V. Perskaya, T.N. Mamedov

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation

ABSTRACT

The article discusses the financing of railway transport development in the countries of the Eurasian region. This study is relevant because the development of railway transport in the Eurasian region is a key factor for improving the infrastructure of national economies and creating conditions for their effective interaction. In today's reality, this is not only a response to the difficult geo-economic situation, but also an important factor for the growth of the EAEU member states' economies. The purpose of the study is to identify the optimal sources of funding and investment tools for the development of the transport and logistics infrastructure of the railway network in the Eurasian region given limited budgetary resources. Methods of system analysis, scientific abstraction and logical generalization are used. The scientific

novelty of the research lies in its analysis of foreign investment practices in the field of railway projects. As a result, potential financial sources have been identified for the development of railway transport in the Eurasian area in light of the sanctions. The study showed that it is nearly impossible to attract external financial resources from international development banks and international financial institutions. The key projects in the field of railway transport in the post-Soviet space that have attracted Chinese investors are analyzed. It has been concluded that financing most often occurs at the expense of internal reserves and public-private partnerships (PPPs). This is due to the fact that traditional methods of fundraising are limited due to Western sanctions. Companies from the Eurasian region, due to a lack of finance, are increasingly investing their profits in the development of transport and logistics infrastructure. The results of the study will be valuable for the economic departments of the member countries of the Eurasian Economic Union (EAEU), as well as direct investment funds in terms of understanding the investment potential of rail transport in the Eurasian region.

Keywords: investment; rail transport; international financial institutions; public-private partnership; climate investment

For citation: Perskaya V.V., Mamedov T.N. The study of the potential for attracting foreign investment to support the development of railway transport in the Eurasian region. *Finance: Theory and Practice*. 2025;29(6):48-61. (In Russ.). DOI: 10.26794/2587-5671-2025-29-6-48-61

ВВЕДЕНИЕ

Развитие железнодорожного транспорта в современных условиях является одним из приоритетов, поскольку железные дороги — это экологически чистый и эффективный вид транспорта для перемещения людей и грузов, они играют важную роль в декарбонизации транспорта, а также в экономическом росте и «зеленом» будущем мировой экономики. Данный сегмент экономики характеризуется стабильным ежегодным ростом в размере 5,04%¹. Особое место в данном сегменте экономики играет железнодорожная грузовая отрасль, так как выполняет базовую роль в глобальной логистике и экономическом росте.

На евразийском пространстве развитие железнодорожной сети — ответ на сложные вызовы, вызванные международной политической напряженностью. Новые маршруты призваны преодолеть эти трудности.

Активными участниками в контексте инвестиционного обеспечения развития железнодорожного транспорта выступают международные финансовые институты, в том числе международные банки развития, страховые и пенсионные фонды отдельных стран. Для 2025 г. в рамках базовых трендов финансирования мировой железнодорожной отрасли эксперты определяют сотрудничество государственного и частного секторов [1–3]. Государственно-частное партнерство (ГЧП) фактически ускоряет проекты железнодорожной инфраструктуры. Правительства предоставляют гранты и субсидии для поддержки железнодорожных грузоперевозок. Так, финансовые стимулы поощряют инвестиции в устойчивые технологии. Эти тенденции финансирования обеспечивают непрерывный рост и инновации в железнодорожных грузоперевозках.

Рабочая гипотеза исследования предполагает, что в Европе и США за последние десять лет компании-эксплуатанты предпочитают использовать собствен-

ные средства для формирования инвестиционных портфелей, даже имея доступ к мировым финансовым рынкам. Для стран евразийского пространства, в силу санкционных ограничений, международные банки развития и инвестиционные фонды не финансируют проекты, инициированные Россией. Это обуславливает необходимость формирования инвестиционного климата, нацеленного на использование внутренних инвестиционных ресурсов.

ОБЗОР ЛИТЕРАТУРЫ

Вопросы инвестиционного обеспечения развития железнодорожного транспорта рассматриваются, как правило, в увязке с развитием инфраструктуры на евразийском пространстве. В частности, значимость развития железнодорожных перевозок между Европой и Азией, в том числе в рамках международных транзитных коридоров, указывает на необходимость интенсивного строительства и модернизации действующих путей сообщения, создания объектов транспортной инфраструктуры [1]. Для развития инвестирования авторами предложено в транзитном тарифе предусмотреть инвестиционную составляющую на финансирование программ развития инфраструктурного комплекса ЕАЭС. Как отмечает российский эксперт О. С. Абдурасулов, ЕАЭС не хватает интеграции государств-участников в вопросе выработки общего плана взаимодействия с КНР [2]. Так, предполагается, что единая стратегия в транспортно-логистической сфере дала бы возможность осуществлять эффективные переговорные процессы и определять вектор развития и планы реализации проектов в едином формате, содействуя срокам реализации поставленных задач. Российские исследователи (Д. О. Рогов, М. Ю. Караблина) указывают, что цифровизация и внедрение современных технологий в сферу транспорта играют ключевую роль в формировании инновационного экономического пространства [3]. Формируемые экосистемы цифровых транспортных коридоров позитивно воздействуют на экономическое развитие стран ЕАЭС,

¹ Rail Trends Report 2024: The Future of Train Transportation. URL: <https://trendfeedr.com/blog/rail-trends-report/> (дата обращения: 18.01.2025).

при этом идет процесс содействия формированию единого транспортного пространства.

Исследование по заказу Высокого представителя Организации Объединенных Наций (ООН) по наименее развитым странам трактует значимость транспортных железнодорожных коридоров для развивающихся стран в ключе приобретения ими выхода к морским берегам, возможности развития мульти-модальных транспортных схем. При этом отмечается приоритетная роль в инвестиционном обеспечении страновых инвестиционных фондов, сформированных, как правило, бюджетными средствами государств. Авторы отмечают значимость функционирования в развивающихся экономиках институтов полного спектра финансовых продуктов, поддерживающих финансирование инфраструктуры или специализирующихся на мобилизации частного капитала².

Зарубежные исследователи придерживаются той точки зрения, что основные инвестиционные ресурсы для развития инфраструктуры и железнодорожного транспорта могут предоставить как государства, так и институты, ведущие многосторонние банки развития (МБР) [4, 5]. При этом взаимосвязанность частей Евразии предлагается расценивать в связи с растущей необходимостью обойти Россию в торговле между Европой и Китаем. Западные МБР, такие как Всемирный банк (ВБ), Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) и Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), переориентировали свои планы кредитования, отдав приоритет Среднему коридору. Значимость этих МБР была консолидирована с проектом Европейского союза Global Gateway. Помимо содействия более быстрой и надежной торговле между Китаем и европейскими рынками, МБР отдают приоритет инвестициям в природные ресурсы Каспия, а также в возобновляемые источники энергии и «зеленый» переход в Центральной Азии, на Кавказе и в Турции.

ПРОЕКТЫ ПО РАЗВИТИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

На постсоветском пространстве темпы роста железнодорожных перевозок имеют тенденцию роста как в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС), так и в рамках реализации экономических связей с китайскими партнерами. Перевозки из Китая в Россию и Беларусь компенсировали падение объема грузов в транзитном сегменте Китай – Ев-

ропа – Китай. Таким образом, евразийский коридор оказался эффективным в преодолении внешних вызовов. В 2023 г. сектор железнодорожных грузоперевозок еще раз подтвердил свою экологическую эффективность как неоспоримое преимущество. Эта климатически умная альтернатива остается актуальной не только в Европе, но и в Китае, особенно с учетом тенденции к декарбонизации³.

Большинство изменений в торговых отношениях было обусловлено ухудшением международной и политической обстановки, которая повлияла на страны, участвующие в железнодорожных перевозках. Однако рынок явно находится на пути адаптации к современным реалиям, подтверждая гибкий характер железнодорожных перевозок. При этом среднее время транзита грузовых железнодорожных перевозок Китай – ЕС – Китай увеличилось по сравнению с 2022 г., достигнув 7,5 дня, а средняя заполняемость поезда достигла шестилетнего максимума, несмотря на снижение скорости поезда до 729 км/день. Однако железнодорожная дорога по-прежнему сохраняет значительное преимущество во времени транзита по сравнению с морскими или мульти-модальными перевозками. Евразийский маршрут, проходящий через Беларусь, Казахстан и Россию, сохранил лидерство среди железнодорожных маршрутов, обеспечивающих грузовое сообщение Китай – ЕС – Китай. В 2023 г. на евразийский маршрут (пограничные переходы Достык, Алтынколь) пришлось 96% контейнерных перевозок⁴.

Средний коридор, который должен соединить Китай и Европу, проходит через Казахстан по железнодорожному маршруту через Достык или Хоргос/Алтынколь до порта Актау, тянется через Каспийское море до порта Баку, пересекает Азербайджан и Грузию и далее в Европу. Этот коридор реализует идею Казахстана стать транспортным и логистическим хабом [6].

Эксперты ВБ полагают, что ценность данного коридора не столько в транспортной компоненте, сколько в общекономическом значении. Средний коридор обладает огромным потенциалом для экономического развития. Его преимущества включают улучшение транспортной доступности и высокий экономический потенциал регионов, через которые он проходит [6].

³ Report Rail container transportation in the Eurasian space in 2023. February 2024. URL: https://index1520.com/upload/media/library/9e3/5184rzmf6ylmt65pwc2ren5ue2n0cvvl/_en_.pdf (дата обращения: 17.01.2025).

⁴ Report Rail container transportation in the Eurasian space in 2023. February 2024. URL: https://index1520.com/upload/media/library/9e3/5184rzmf6ylmt65pwc2ren5ue2n0cvvl/_en_.pdf (дата обращения: 17.01.2025).

Одновременно для данного региона эксперты ВБ исследуют ветку — Узбекистан и Туркменистан до порта Туркменбашы, а затем предполагается пересечение Каспийского моря и далее до Баку, впоследствии планируется подключить Турцию, обеспечив выход к Средиземному морю. И в этой связи интерес группы ВБ сфокусирован на детальном исследовании уровня Каспийского моря, который также влияет на работу портов вдоль Среднего коридора.

Лидеры стран ЕАЭС в 2024 г. подписали соглашение о единой системе таможенного транзита и о зоне свободной торговли с Ираном, укрепляя позицию России как транзитного узла. Это соглашение предусматривает введение электронных деклараций, единое обеспечение пошлин и навигационные пломбы для отслеживания грузов, что должно снизить время транзита и затраты для бизнеса. Участниками, заинтересованными в реализации единой системы таможенного тарифа, по мнению экспертов, могут быть Узбекистан, Китай, Турция, Иран и Индия⁵.

Киргизия и другие страны Центральной Азии (ЦА) могут превратиться в ключевой регион для развития евразийской транспортной сети. Грузопоток по транзитным коридорам, проходящим через государства ЦА, в ближайшие шесть лет увеличится на две трети от существующего объема и, согласно прогнозам, превысит 1,7 млн контейнеров в год⁶. Киргизия и его соседи испытывали большие логистические проблемы, в том числе большое расстояние до крупных рынков снижало конкурентоспособность местных товаров и делало производство в странах ЦА нерентабельным.

Основной финансовый институт интеграционного объединения — Евразийский банк развития (ЕАБР) — предлагает создать Евразийский транспортный каркас. Этот мегапроект предполагает организацию эффективной сети транспортных коридоров, которая связывает не только государства ЕАЭС, но и крупных внешних игроков, расположенных в разных частях континента. Этот коридор будет ориентирован на поставки из Китая в Турцию или Германию.

Китай, учитывая растущие пакеты санкций со стороны западных стран, также рассматривает развитие железнодорожной связи между материковым Китаем и Европой через Азию, с Турцией — основ-

ным транзитным пунктом в европейские страны и на Восток. Этому способствует и затянувшийся конфликт в Красном море, обусловивший сокращение более чем на 60% поток грузов между Китаем и Европой, увеличив среднюю ставку фрахта за 40-футовый эквивалент (FEU) из Шанхая в Роттердам примерно на 78%, достигнув в общей сложности 7961 долларов. При этом в 2024 г., согласно индексу Eurasia Rail Alliance (ERA), средние железнодорожные тарифы на грузоперевозки на 59% ниже средних морских тарифов на маршрутах Китай — Европа⁷.

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРАКТИКИ ПРИВЛЕЧЕНИЯ СРЕДСТВ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ

Эксперты МБР практически во всех регионах мира придерживаются того, что при развитии сетей железнодорожного транспорта именно правительства останутся крупнейшими инвесторами, так как инфраструктура — это в первую очередь дело государства, а потому и приоритет в данном вопросе принадлежит правительству. Одновременно приветствуются гранты, льготные кредиты, однако с точки зрения запуска развития инфраструктуры правительства не могут финансировать потребности в одиночку. В этой связи международные финансовые институты (МФИ) и другие акторы частного финансирования будут продолжать играть важную роль.

Доминирующим подходом МФИ и МБР является использование смешанного финансирования — государства и частного сектора, так как оно нацелено на поощрение инвестиций путем разделения рисков до приемлемого уровня.

Группа ВБ указывает, что пенсионные фонды, суверенные фонды благосостояния, паевые инвестиционные фонды и другие институциональные инвесторы составляют всего 0,67% от общего объема мировых инвестиций в развивающиеся страны, в том числе на развитие инфраструктурных проектов⁸. В целом частный капитал неохотно инвестирует в крупномасштабные инвестиционные проекты с нуля, учитывая трудности как в точном составлении бюджета проекта и сроков его реализации, так и в прогнозировании будущих доходов при отсутствии истории эксплуатации. Чаще всего институциональные инвесторы

⁵ ЕАЭС подписал соглашение о единой системе транзита с другими странами. URL: <https://www.rbc.ru/economics/26/12/2024/676d41f19a794706b956375c> (дата обращения: 17.01.2025).

⁶ Центральная Азия превратится в ключевой регион для развития транспортной сети (Бишкек). URL: <https://rg.ru/2024/08/07/evrazijskij-karkas.html> (дата обращения: 17.01.2025).

⁷ Eurasian Railway Corridor: Overview of 2024 Trends in Rail Freight from China to Europe. URL: <https://www.searates.com/blog/post/eurasian-railway-corridor-overview-of-2024-trends-in-rail-freight-from-china-to-europe> (дата обращения: 17.01.2025).

⁸ Global infrastructure trends. Part 2: Developments in financing. URL: <https://www.pwc.com/gx/en/industries/capital-projects-infrastructure/publications/infrastructure-trends/global-infrastructure-trends-financing.html> (дата обращения: 17.01.2025).

при кредитовании проектов ориентируются на уже находящиеся на этапе строительства проекты.

Эксперты Группы ВБ отмечают, что переход к «зеленой» экономике привел к тому, что стали создаваться инвестиционные фонды, обладающие довольно крупными средствами для инвестирования с учетом стандартов ESG⁹, в том числе в инфраструктурные проекты.

Отчет ВБ, посвященный железнодорожному строительству, акцентирует внимание на значении железных дорог в достижении низкоуглеродных транспортных решений, на инвестиционных потребностях железнодорожного сектора, а также на проблемах и возможностях в доступе к климатическому финансированию. В отчете подчеркивается капиталоемкий характер железнодорожной отрасли и оценивается, что развивающимся странам потребуется от 25 до 80 млрд долл. США в год в виде прямых инвестиций. В качестве источника финансирования предлагается рассматривать так называемое климатическое финансирование, которое направлено на сокращение выбросов парникового газа¹⁰.

⁹ Экологическое, социальное и корпоративное управление (от англ. Environmental, Social, and Corporate Governance, ESG).

¹⁰ World Bank Report: Mobilizing climate finance for railways. 05.04.2024. URL: <https://railmarket.com/news/business/18117-world-bank-report-mobilizing-climate-finance-for-railways> (дата обращения: 17.01.2025).

В качестве инструментов климатического финансирования предложены:

- частные инструменты финансирования: «зеленые» облигации и кредиты, а также финансовые инструменты, связанные с устойчивостью;
- многосторонние и двусторонние климатические фонды финансирования железнодорожных проектов.

Эксперты ВБ рекомендуют использовать для финансирования железнодорожного строительства средства государственного сектора и институтов содействия развитию¹¹, поскольку железные дороги являются экологически чистым и эффективным видом транспорта.

Согласно данным ВБ¹²:

- ГЧП все чаще используются для развития железнодорожной инфраструктуры во всем мире с 1990-х гг.;
- ГЧП в железнодорожном секторе в основном касается железнодорожных инфраструктурных проектов. Механизм ГЧП предназначен для создания или улучшения существующей железнодорожной инфраструктуры и может включать закупку железнодорожного подвижного состава (рис. 1).

¹¹ Там же.

¹² Там же.

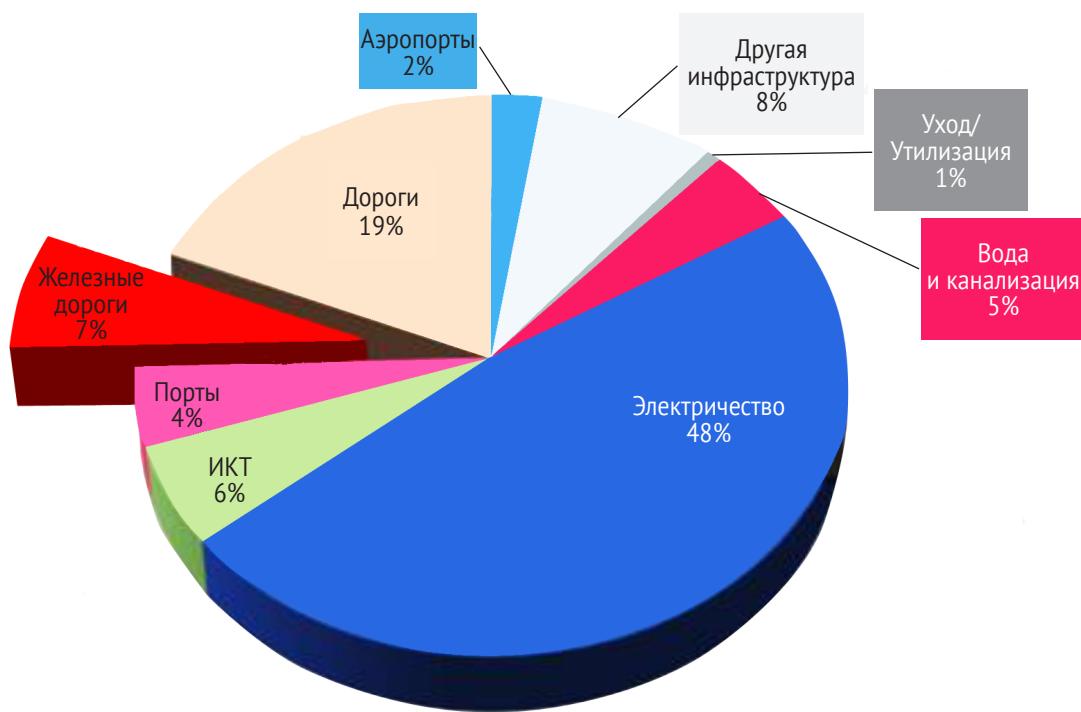


Рис. 1 / Fig. 1. Доля ГЧП по секторам инфраструктурных проектов, реализованных в 1990–2023 гг. / The Share of PPPs by Sectors of Infrastructure Projects Implemented Between 1990 and 2023

Источник / Source: UNECE workshop on the role of Public Private Partnerships (PPPs) in the financing of investment in the railways 2024 (дата обращения: 17.01.2025) / (accessed on 17.01.2025).

Глобальный экологический центр (ГЭФ) выделяет большую часть своих средств в виде грантов на проекты. Смешанное финансирование существует во многих формах; ключевые инструменты, рассмотренные в различных проектах ГЭФ, показаны на рис. 2.

Строительство железных дорог относится к развитию экологически чистого предпринимательства. В этой связи можно использовать возможности ГЭФ, инвестирующего развитие экологически чистых направлений. ГЭФ использует программу Non-Grant Instrument (NGI), которая успешно привлекла част-

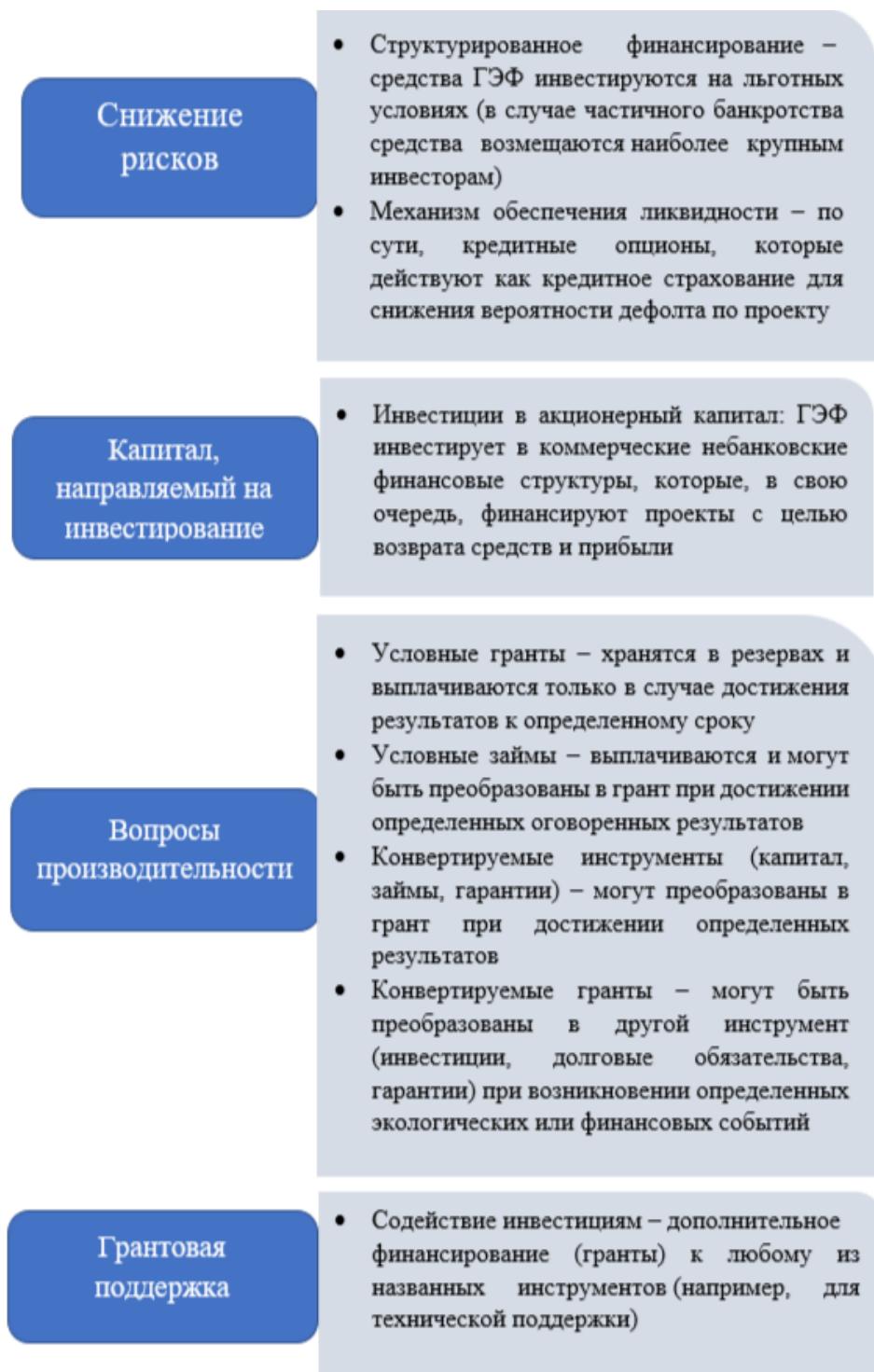


Рис. 2 / Fig. 2. Инструменты смешанного финансирования ГЭФ / GEF Mixed Financing Instruments

Источник / Source: составлено авторами по: Stap information note on blended finance, February 5–9, 2024. Washington D.C., USA, p. 3 / compiled by the authors based on: Stap information note on blended finance, February 5–9, 2024. Washington D.C., USA, p. 3 (дата обращения: 17.01.2025) / (accessed on 17.01.2025).

ные инвестиции гораздо более быстрыми темпами, чем обычные проекты.

Как показывает зарубежная практика, для обеспечения реализации поступательности инвестирования хозяйствующие субъекты инвестируют из прибыли в проекты трансграничного железнодорожного сообщения.

Соединенные Штаты в части развития железнодорожного строительства являются движущей силой в железнодорожном секторе, их положение укреплено значительными инвестициями в инфраструктуру и прочной промышленной основой. В 2024 г. по-прежнему большую роль играют государственные инвестиции для развития железнодорожной отрасли, сумма госинвестиций составила 4 млрд долл. Одной из наиболее крупных частных инвесторов железнодорожной отрасли в 2024 г. была американская корпорация Wabtec, которая направила собственные средства на сумму 415 млн долл. на развитие железнодорожных технологий и инфраструктуры в США. В 2024 г. корпорация Goldman Sachs инвестировала 411,7 млн долл. в железнодорожную отрасль США. Кроме того, прямые капиталовложения крупнейшей железнодорожной компании США BNSF Railway в транспортные объекты составили 250 млн долл.¹³

Значительные инвестиции Китая в железные дороги также привели к распространению связанных с железной дорогой предприятий, позиционируя его как мирового лидера в развитии железнодорожной инфраструктуры. Главными бенефициарами государственных инвестиций являются China Railway Special Cargo Logistics с капиталовложениями в размере 272 млн долл. США и Chengdu Xinzhu Road & Bridge Machinery, получившая 195 млн долл.¹⁴ Так, инвестиции государства в местные предприятия отражают приверженность Китая к улучшению своей железнодорожной инфраструктуры.

В современных условиях основными инвесторами развития железнодорожной отрасли являются как государства, так и крупнейшие компании, являющиеся эксплуатантами железных дорог.

ВОЗМОЖНОСТИ ПРИВЛЕЧЕНИЯ СРЕДСТВ В РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Применительно к Евразии, следует обратить внимание на деятельность евразийского фонда суворенного финансирования.

¹³ Rail Trends Report 2024: The Future of Train Transportation. URL: <https://trendfeedr.com/blog/rail-trends-report/> (дата обращения: 18.01.2025).

¹⁴ Там же.

В первом полугодии 2024 г. общий объем одобренного финансирования со стороны Международной финансовой организации, агентств по развитию и климатических фондов составил 2,3 млрд долл. США (106 операций). В разрезе институтов превалирует финансирование со стороны многосторонних банков развития — 46 операций на сумму 1956 млн долл., следом идут агентства по развитию и климатические фонды — 55 операций на 135 млн долл. В настоящее время в активной стадии реализации находится 96 проектов. Финансирование со стороны международных финансовых организаций (МФО) осуществлялось преимущественно в следующих валютах: 1,7 млрд долл. США и 493,3 млн евро. Наибольший объем одобренного финансирования приходится на инвестиционные кредиты в размере 1,3 млрд долл. (55% от общего объема финансирования), затем идут стабилизационные — 0,9 млрд долл. (41% от общего объема финансирования). Инвестиционное финансирование стало главной составляющей операций за анализируемый период. Оно предоставлялось как в форме кредитов, так и грантов. Большая часть инвестиций была одобрена в кредитном формате. Гранты составили лишь 43 млн долл.¹⁵ В рамках инвестиционного финансирования преобладали проекты в транспортном секторе (564,9 млн долл.).¹⁶

В табл. 1 отражена структура суворенного фонда финансирования в разрезе использованных инструментов.

Стабилизационное финансирование нацелено на обеспечение платежного баланса, стабилизацию национальных валют и предоставление фискальной поддержки — основные кредиторы Евразийский фонд стабилизации и развития (ЕФСР), Азиатский банк развития (АБР) и ВБ. При этом самая крупная сумма была одобрена Казахстану со стороны ВБ — 600 млн долл.

Результаты анализа секторов с наибольшим количеством проектов указывают на присутствие двух четких региональных приоритетов:

1) смягчение экономических и фискальных трудностей, возникающих в результате глобальных кризисов;

2) совершенствование практики управления.

Обе группы проектов реализуются с помощью стабилизационного и инвестиционного финансирования.

¹⁵ Stap information note on blended finance, February 5–9, 2024. Washington D.C., USA, p. 3 (дата обращения: 17.01.2025).

¹⁶ Лидируют ЕБРР и Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ). См. подробно: Stap information note on blended finance, February 5–9, 2024. Washington D.C., USA, p. 3 (дата обращения: 17.01.2025).

Таблица 1 / Table 1
Структура суверенного финансирования в разрезе инструментов в первом полугодии 2024 г. /
Structure of Sovereign Financing by Instruments in the First Half of 2024

Операционные формы / Operating Forms	Финансирование, млрд долл. / Financing, billions of dollars	Количество сделок / Number of transactions
Инвестиционное финансирование	1376	36
Стабилизационное финансирование	850	4
Техническое содействие	115,9	66
Итого	2341,9	106

Источник / Source: составлено авторами по: Staf information note on blended finance, February 5–9, 2024. Washington D.C., USA, p. 3 / Compiled by the authors based on: Staf information note on blended finance, February 5–9, 2024. Washington D.C., USA, p. 3 (дата обращения: 17.01.2025) / (accessed on 17.01.2025).

Подчеркнем, что по результатам деятельности в 2024 г. основными заемщиками средств одобренного финансирования выступили Казахстан, Армения, Узбекистан, Таджикистан, Грузия и Монголия. Ни Россия, ни Азербайджан не являлись реципиентами существенных для развития национальных экономик инвестиций.

Многосторонние банки развития продолжают внедрять новые инструменты по поддержке стран в преодолении последствий изменения климата. Так, Совет директоров АБИИ одобрил новый инструмент — климатическую поддержку бюджета (Climate-Focused Policy-Based Financing, CPBF) в рамках набора инструментов суверенного финансирования¹⁷. Этот новый вариант финансирования направлен на поддержку достижения национальных целей по переходу к изменению климата.

Казахстан выступил в качестве крупнейшего реципиента инвестиций ВБ. В частности, 600 млн долл. направлены на переход страны к «зеленой» экономике¹⁸.

Характеризуя возможности привлечения инвестиционных ресурсов международных организаций, подчеркнем роль несуверенного финансирования МФО, которое нацелено на поддержку устойчивого и динамичного экономического развития стран и регионов. Важность несуверенного финансирования для экономик государств Евразийского региона обусловлена содействием развитию частного сектора при отсутствии нагрузки на государственные бюджеты (табл. 2).

Евразийская транспортная структура включает 12 одобренных проектов с объемом финансирова-

ния 400 млн долл. со стороны ЕАБР, в то время как Евразийская торговая сеть рассматривает восемь проектов, один из которых получает финансирование в размере 70 млн долл.¹⁹

Примером реализации стратегии содействия развития транспортной железнодорожной сети на постсоветском пространстве со стороны МФИ является выделение Многосторонним агентством по инвестиционным гарантиям («MIGA»), входящим в Группу ВБ, гарантии на сумму 621,2 млн долл., покрывающей основную сумму и проценты по кредиту от Citibank NA (США) и Banco Santander, SA (Испания) АО «Национальная железнодорожная компания «Казахстан темир жолы» (КТЖ). Гарантия MIGA защищает КТЖ от риска невыполнения финансовых обязательств государственным предприятием в течение 10 лет. Это позволит компании привлечь долгосрочное международное финансирование на выгодных условиях²⁰.

Реализация железнодорожных проектов на евразийском пространстве в рамках инициативы «Один пояс — один путь» (ОПОП) осуществляется Китаем, как правило, на кредитной основе. Для КНР характерно полное финансирование со стороны правительства КНР и инвестиционных фондов страны. Правительство Китая использует государственно-частные инвестиционные фонды, известные как фонды «руководства», для развертывания огромных объемов капитала в поддержку стратегических и новых технологий, включая искусственный интеллект. Фонды руководства привлекают и размещают капитал, управляют своими инвестициями и взаимодействуют с государ-

¹⁷ Staf information note on blended finance, February, 5–9, 2024. Washington D.C., USA, p. 3 (дата обращения: 17.01.2025).

¹⁸ Там же.

¹⁹ Eurasian Development Bank's annual investment to reach \$ 2.3bn by end of 2024. URL: <https://daryo.uz/en/2024/12/05-eurasian-development-banks-annual-investment-to-reach-3bn-by-end-of-2024> (дата обращения: 17.1.2025).

²⁰ Там же.

ственными и частными субъектами. Модель фонда «руководства» не является панацеей, но у нее есть много преимуществ по сравнению с традиционными механизмами промышленной политики [7].

По состоянию на октябрь 2023 г. в Китае было зарегистрировано 22 тыс. частных инвестиционных фондов, под управлением которых находились активы на общую сумму 2,94 трлн долл. Частные инвестици-

Участие международных институтов в финансировании национальных экономик стран на евразийском пространстве / Participation of International Institutions in Financing National Economies of Countries in the Eurasian Space

Таблица 2 / Table 2

Международные организации / International organizations	Суммы млрд долл., 2023 г./ Amounts in billions of dollars, 2023	Казахстан / Kazakhstan	Киргизия / Kyrgyzstan	Таджикистан / Tajikistan	Туркмения / Turkmenistan	Узбекистан / Uzbekistan	Азербайджан / Azerbaijan	Армения / Armenia	Грузия / Georgia	Белоруссия / Belarus	Монголия / Mongolia	Россия / Russia
Европейский инвестиционный банк	604,8	+				+	+	+	+	+	+	+
Азиатский банк развития	301,4	+	+			+	+	+	+		+	
Международная финансовая корпорация	110,5	+	+	+		+	+	+	+	+	+	+
Европейский банк РР (ЕБРР)	81,7	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Азиатский банк инфраструктурного развития	53,8	+				+			+			
Исламский банк развития	29,2	+	+	+	+	+	+					
Новый банк развития	28,6											+
Евразийский банк развития	4,2	+	+	+		+		+		+		+
Черноморский банк торговли и развития	2,4						+	+	+			+
Международный инвестиционный банк	1,2							+		+	+	+
Международный банк экономического сотрудничества	0,6					+		+		+	+	+

Источник / Source: составлено авторами по: Винокуров Е. и др. [9]; База данных ЕАБР несуворенного финансирования, предоставляемого международными финансовыми организациями. Рабочий документ 24/8. Алматы: Евразийский банк развития, с. 11 / Compiled by the authors based on: Vinokurov E. et al. [9]; EDB Database of Non-Sovereign Financing by International Financial Institutions. Working Paper 24/8. Almaty: Eurasian Development Bank., p. 11 (дата обращения: 17.01.2025) / (accessed on 17.01.2025).

онные фонды играют важную роль в обслуживании реальной экономики, содействии прямому финансированию и поддержке научных и технологических инноваций. В июне 2023 г. Государственный совет Китая опубликовал Положения о надзоре и управлении частными инвестиционными фондами, которые вступили в силу 1 сентября 2023 г., а в декабре 2023 г.— Комиссия по регулированию рынка ценных бумаг Китая (CSRC) опубликовала Меры по надзору и управлению частными инвестиционными фондами, которые, вступив в силу, заменят текущие Временные меры по надзору и управлению частными инвестиционными фондами²¹. Частные инвестиционные фонды постепенно перешли от индивидуальных инвесторов к институциональным, таким как финансовые учреждения, государственные предприятия и листинговые компании. Ожидается, что китайская индустрия инвестиционных фондов акционерного капитала будет двигаться вперед на фоне нисходящей тенденции формирования свободных финансовых ресурсов [8].

Важным элементом в деятельности ЕАБР является содействие инфраструктурной связности за счет трансграничных проектов на постсоветском пространстве, продвигая идею ГЧП. Это относится к проектам строительства и последующей эксплуатации железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан, линии электропередачи постоянного тока Россия — Южный Казахстан, железнодорожного перехода на границе Казахстан — Китай и другие. Для обеспечения успешного развития трансграничной инфраструктуры и эффективного управления реализацией ЕАБР разработал комплекс рекомендаций, основанных на передовом международном опыте реализации трансграничных проектов на основе ГЧП [9]. Среди базовых положений этих руководящих принципов можно выделить следующие:

- согласованность национальных планов развития трансграничной инфраструктуры;
- разработка специальных международных и национальных правовых рамок для трансграничных ГЧП;
- наличие двусторонних и многосторонних институциональных механизмов для поддержки трансграничных ГЧП;
- развитие партнерства с многосторонними банками развития для повышения эффективности трансграничных ГЧП.

ГЧП применительно к региону Евразии в области развития железнодорожного транспорта пока реализуется достаточно ограниченно. В ЕАЭС реализуются

²¹ Investment Funds 2024. 08.022024. Grandall Law Firm. URL: <https://practiceguides.chambers.com/practice-guides/investment-funds-2024/china/trends-and-developments> (дата обращения: 18.01.2025).

проекты ГЧП без какого-либо бюджетного участия, но преимущественно в области теплоснабжения и водоснабжения [10]. Наибольший объем инвестиций (373,5 млрд руб.) законтрактован в социальной сфере. Однако в России сегмент развития транспорта и транспортной инфраструктуры имеет приоритет [11], в настоящее время заключено 117 соглашений ГЧП, в том числе общие инвестиции составили 2,4 трлн руб., а внебюджетные средства — 1,5 трлн руб.²²

Американские компании, занимающиеся грузовыми перевозками по железной дороге, вкладывают около 3% своей выручки в капитальные затраты. Однако за период 2014–2023 гг. эти инвестиции выросли более чем в шесть раз, достигнув уровня более 18% от выручки²³. В странах ЕАЭС эта практика пока развита недостаточно. При этом деятельность ГЧП часто сопряжена с реализацией концессионных соглашений [12]. Этот инструмент широко используется в регионах России²⁴ [13]. Со стороны государства он имеет высокую степень поддержки, в том числе на региональном уровне (табл. 3).

Примером в сфере реализации модернизации железнодорожного транспорта является реализация инвестиционного проекта по линии открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), исходя из необходимости изыскания финансовых ресурсов в условиях ограниченности бюджетных и собственных средств. Было применено проектное финансирование при модернизации и строительстве Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей для роста провозных способностей. Так, бюджетные средства составили 110,2 млрд руб., заемные ресурсы — 41,1 млрд руб., собственные средства РЖД — 261,1 млрд руб., ресурсы Фонда национального благосостояния — 150 млрд руб. [14]. Доля собственных средств ОАО «РЖД» составила около 46%, что соответствует условиям хозяйственной деятельности при поступательности процесса фрагментации мировой экономики [15].

Полученные выводы исследования могут быть использованы в реализации стратегических задач развития Российской Федерации, сформулированных в следующих документах:

- Указ Президента РФ от 07.05.2024 № 309 «О национальных целях развития Российской Фе-

²² Государственно-частное партнерство в России. Итоги 2023 года и основные тренды. URL: <https://data.tedo.ru/publications/ppp-digest.pdf> (дата обращения: 17.01.2025).

²³ Freight Rail's Strategic Investments. URL: <https://www.aar.org/issue/freight-rail-investments/> (дата обращения: 17.01.2025).

²⁴ Государственно-частное партнерство. Инвестпортал Приморского края РФ. URL: <https://invest.primorsky.ru/ru/ppp/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo/> (дата обращения: 17.01.2025).

Таблица 3 / Table 3

**Меры поддержки ГЧП, реализуемые на региональном уровне /
PPP Support Measures Implemented at the Regional Level**

Финансовая поддержка / Financial support	Имущественная поддержка / Property support	Организационно-информационная и методическая поддержка / Organizational, informational and methodological support
Налоговые льготы – инвестиционный налоговый вычет из налога на прибыль (Налоговый кодекс), размер до 90% суммы расходов	Предоставление земельных участков на льготных условиях без торгов (арендная плата может быть в размере до 1% кадастровой стоимости в год)	Реализуется органами исполнительной власти в регионах
Госгарантии по обеспечению возврата заемных денежных средств	Предоставление в аренду недвижимого или движимого имущества для реализации проекта	–
Финансовое участие – субсидии из бюджетов регионов РФ	–	–

Источник / Source: составлено авторами по: Государственно-частное партнерство. Инвестиционный портал Приморского края РФ. URL: <https://invest.primorsky.ru/ru/ppp/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo> / Compiled by the authors based on: Public-private partnership. Investment portal of Primorsky Krai of the Russian Federation (дата обращения: 17.01.2025) / (accessed on 17.01.2025).

дерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» (увеличение объема перевозок по международным транспортным коридорам)²⁵.

- Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года (совместное развитие трансграничной транспортной инфраструктуры и устранение барьеров для увеличения товарооборота, в том числе в рамках инициативы Большого Евразийского партнерства) [16].

- Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р) [17].

- Национальный проект «Эффективная и конкурентная экономика» (увеличение к 2030 г. объема инвестиций в основной капитал не менее чем на 60% по сравнению с уровнем 2020 г.) [18].

- Национальный проект «Международная кооперация и экспорт» [19].

- Национальный проект «Эффективная транспортная система» [20].

ВЫВОДЫ

Подводя итоги вышеизложенному, можно сделать следующие выводы.

²⁵ Указ о национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/73986> (дата обращения: 17.01.2025).

1. В связи с введением западными странами широкомасштабного санкционного портфеля против России для стран евразийского пространства существенным образом сокращаются возможности использования всех доступных мировой практике инструментов инвестирования трансграничных железнодорожных проектов.

2. В современных условиях проектный подход к финансированию становится оптимальным способом привлечения инвестиций для транспортных проектов в евразийском регионе. Особенность такого подхода – акцент на собственные средства и использование государственно-частного партнерства (ГЧП). Это связано с тем, что санкции развитых стран ограничивают доступ к традиционным инструментам инвестирования в транспортный сектор, которые могли бы способствовать развитию международного сотрудничества. В условиях ограниченности финансовых ресурсов важным направлением развития железнодорожных объектов на постсоветском пространстве становится инвестирование компаний стран евразийского региона из прибыли на развитие транспортно-логистической инфраструктуры.

3. Развитие железнодорожного строительства на евразийском пространстве нацелено на формирование устойчивой связанныности макрорегиона, где ядром выступают страны ЕАЭС.

4. Развитие железнодорожных транснациональных проектов отвечает критериям перехода к экологически устойчивой модели развития в регионе, при

этом обладает конкурентоспособностью в области ценообразования по сравнению с мультимодальными или морскими, воздушными перевозками.

5. Поскольку развитие транспортной инфраструктуры относится к приоритетам развития национальных экономик стран евразийского пространства, то и основными финансовыми акторами будут выступать государства.

6. Китай, ощущая острую потребность в реализации своего экспорта в страны Европы, использует в качестве источника инвестиций для развития железнодорожной сети на евразийском пространстве преимущественно государственные фонды для реализации инициативы ОПОП, предоставляя средства на достаточно жестких кредитных условиях.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Булохова Т.А., Оленцевич В.А. Ключевые аспекты финансирования программ развития инфраструктурного комплекса ЕАЭС. *Постсоветский материк*. 2022;(2):42–52. DOI: 10.48137/23116412_2022_2_42
2. Абдурасулов О.С. Текущее состояние торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества ЕАЭС и КНР. *Постсоветские исследования*. 2022;5(3):293–308.
3. Рогов Д.О., Карелина М.Ю. Экосистема цифровых транспортных коридоров как драйвер экономического развития ЕАЭС. XIV Всерос. совещ. по проблемам управления (ВСПУ 2024). М.: ИПУ РАН; 2024:2302–2305.
4. Петровский А.И. Факторы влияния железнодорожного транспорта на развитие региональной экономики, включая точность оценки стоимости строительства железнодорожной инфраструктуры. *Отходы и ресурсы*. 2023;10(s2):7. DOI: 10.15862/09FAOR 223
5. Köstem S., Metintas M. Financing connectivity in Eurasia: The role of multilateral development banks. 2024. URL: https://www.researchgate.net/publication/387822559_Financing_Connectivity_in_Eurasia_The_Role_of_Multilateral_Development_Banks/citations#fullTextFileContent (дата обращения: 17.01.2025).
6. Satubaldina A. World Bank presents key findings of latest study on middle corridor in Tbilisi. The Astana Times. Mar. 01, 2024. URL: <https://astanatimes.com/2024/03/world-bank-presents-key-findings-of-latest-study-on-middle-corridor-in-tbilisi/> (дата обращения: 17.01.2025).
7. Luong N., Arnold Z., Murphy B. Understanding Chinese government guidance funds: An analysis of Chinese-language sources. Center for Security and Emerging Technology. 2021. DOI: 10.51593/20200098
8. Перская В.В. Новая концепция развития экономики Китая и значимость сотрудничества с российскими контрагентами для экономики КНР. *Экономика. Налоги. Право*. 2023;16(6):28–38. DOI: 10.26794/1999-849X-2023-16-6-28-38
9. Vinokurov E., Zaboev A., Malakhov A., Maslova S. Cross-border public private partnerships. Eurasian Development Bank. Reports and Working Papers. 2023;(3). URL: https://eabr.org/upload/iblock/33f/EDB_2023_Report-3_Cross_Border-PPPs_eng.pdf (дата обращения: 17.01.2025).
10. Жаксылыков Т.М., Селезнев П.Л., Ткаченко М.В. Государственно-частное партнерство в странах Евразийского экономического союза. Практическое руководство для инвесторов. 2-е изд. М.: Евразийская экономическая комиссия; 2018. 48 с. URL: https://investugra.ru/upload/iblock/ab8/Gosudarstvenno_chastnoe-partnerstvo-v-stranakh-Evraziyorskogo-ekonomicheskogo-souza.-Prakticheskoe-rukovodstvo-dlya-investora.pdf (дата обращения: 17.01.2025).
11. Тютюкина Е.Б., Губернаторов А.М., Егорова Д.А. Развитие научно-практического подхода к выбору модели государственно-частного партнерства при реализации инвестиционного проекта в регионе. *Финансы: теория и практика*. 2025;29(5):6–20. DOI: 10.26794/2587-5671-2025-29-5-6-20
12. Мамедов Т.Н. Роль прямых иностранных инвестиций в экономическом сотрудничестве стран СНГ. *Современная Европа*. 2020;(3):188–195. DOI: 10.15211/soveurope32020188195
13. Шор И.М. Российские тенденции развития государственно-частного партнерства. *Вестник МГПУ. Серия: Экономика*. 2023;(4):60–73. DOI: 10.25688/2312-6647.2023.38.4.06
14. Kudryavtseva V.A. Practical recommendations for implementing the project funding mechanism in the transport construction. *SHS Web of Conferences*. 2021;112:00026. DOI: 10.1051/shsconf/202111200026
15. Сорокин А.В. Анализ экономической деятельности ОАО «РЖД» в начале 2024 года. *Молодой ученый*. 2024;(21):336–339.
16. Вахруков Д.С. Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года. *Вестник Российской академии наук*. 2025;(2):3–11. DOI: 10.31857/S 0869587325020013
17. Кузнецова О.В. Эволюция федеральной пространственной политики в период реализации Стратегии пространственного развития РФ. *Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН*. 2024;22(1):71–90. DOI: 10.47711/2076-3182-2024-1-71-90

18. Прохоров А.П. Перспективы реализации национальных проектов Российской Федерации на период 2025–2030 годов с учетом новой модели экономического развития. *Мир новой экономики*. 2024;18(1):18–26. DOI: 10.26794/2220-6469-2024-18-1-18-26
19. Мамедов Т.Н. Финансовая поддержка несырьевого экспорта, обеспечивающая динамичное развитие экономики России. *Мир новой экономики*. 2024;18(3):114–124. DOI: 10.26794/2220-6469-2024-18-3-114-124
20. Васильев Ю.В. Эффективная транспортная система страны. Президентская академия. 2024. URL: https://uriu.ranepa.ru/news/vasilev-yu-v-effektivnaya-transportnaya-sistema-strany/?utm_source=yandex.ru&utm_medium=organic&utm_campaign=yandex.ru&utm_referrer=yandex.ru (дата обращения: 17.01.2025).

REFERENCES

1. Bulokhova T.A., Olencevich V.A. Key aspects of financing the development programs of the EAEU infrastructure complex. *Postsovetskiy materik = Post-Soviet Continent*. 2022;(2):42–52. (In Russ.). DOI: 10.48137/23116412_2022_2_42
2. Abdurasulov O.S. The current state of trade, economic and investment cooperation between the EAEU and China. *Postsovetskie issledovaniya = Post-Soviet Studies*. 2022;5(3):293–308. (In Russ.).
3. Rogov D.O., Karelina M. Yu. The ecosystem of digital transport corridors as a driver of the economic development of the EAEU. In: 14th All-Russ. conf. on management problems. Moscow: Institute of Control Sciences of the Russian Academy of Sciences; 2024:2302–2305. (In Russ.).
4. Petrovsky A.I. Factors of influence of railway transport on the development of the regional economy, including the accuracy of estimating the cost of construction of railway infrastructure. *Otkhody i resursy = Russian Journal of Resources, Conservation and Recycling*. 2023;10(s2):7. (In Russ.). DOI: 10.15862/09FAOR 223
5. Köstem S., Metintas M. Financing connectivity in Eurasia: The role of multilateral development banks. 2024. URL: https://www.researchgate.net/publication/387822559_Financing_Connectivity_in_Eurasia_The_Role_of_Multilateral_Development_Banks/citations#fullTextContent (accessed on 17.01.2025).
6. Satubaldina A. World Bank presents key findings of latest study on middle corridor in Tbilisi. The Astana Times. Mar. 01, 2024. URL: <https://astanatimes.com/2024/03/world-bank-presents-key-findings-of-latest-study-on-middle-corridor-in-tbilisi/> (accessed on 17.01.2025).
7. Luong N., Arnold Z., Murphy B. Understanding Chinese government guidance funds: An analysis of Chinese-language sources. Center for Security and Emerging Technology. 2021. DOI: 10.51593/20200098
8. Perskaya V.V. A new concept of China's economic development and the importance of cooperation with Russian counterparts for the Chinese economy. *Ekonomika. Nalogi. Pravo = Economics, Taxes & Law*. 2023;16(6):28–38. (In Russ.). DOI: 10.26794/1999-849X-2023-16-6-28-38
9. Vinokurov E., Zaboev A., Malakhov A., Maslova S. Cross-border public private partnerships. Eurasian Development Bank. Reports and Working Papers. 2023;(3). URL: https://eabr.org/upload/iblock/33f/EDB_2023_Report-3_Cross_Border-PPPs_eng.pdf (accessed on 17.01.2025).
10. Zhaksylykov T.M., Seleznev P.L., Tkachenko M.V. Public-private partnership in the countries of the Eurasian Economic Union. A practical guide for investors. 2nd ed. Moscow: Eurasian Economic Commission; 2018. 48 p. URL: https://investugra.ru/upload/iblock/ab8/Gosudarstvenno_chastnoe-partnerstvo-v-stranakh-Evraziyskogo-ekonomicheskogo-soyuza.-Prakticheskoe-rukovodstvo-dlya-investora.pdf (accessed on 17.01.2025). (In Russ.).
11. Tyutyukina E.B., Gubernatorov A.M., Egorova D.A. The development of a scientific and practical approach to selecting a public-private partnership model for implementation of an investment project in a region. *Finance: Theory and Practice*. 2025;29(5):6–20. DOI: 10.26794/2587-5671-2025-29-5-6-20
12. Mamedov T.N. A role of foreign direct investments in the CIS cooperation. *Sovremennaya Evropa = Contemporary Europe*. 2020;(3):188–195. (In Russ.). DOI: 10.15211/soveurope32020188195
13. Shor I.M. Russian trends in the development of public-private partnership. *Vestnik MGPU. Серия: Ekonomika = MCU Journal of Economic Studies*. 2023;(4):60–73. (In Russ.). DOI: 10.25688/2312-6647.2023.38.4.06
14. Kudryavtseva V.A. Practical recommendations for implementing the project funding mechanism in the transport construction. *SHS Web of Conferences*. 2021;112:00026. DOI: 10.1051/shsconf/202111200026
15. Sorokin A.V. Analysis of the economic activity of JSC Russian Railways at the beginning of 2024. *Molodoi uchenyi = Young Scientist*. 2024;(21):336–339. (In Russ.).
16. Vakhrukov D.S. Spatial development strategy of the Russian Federation up to 2030 with forecast to 2036. *Vestnik Rossiiskoi akademii nauk = Herald of the Russian Academy of Sciences*. 2025;(2):3–11. (In Russ.). DOI: 10.31857/S 0869587325020013

17. Kuznetsova O.V. The evolution of the federal spatial policy during the implementation of the Spatial Development Strategy of the Russian Federation. *Nauchnye trudy: Institut narodnokhozyaistvennogo prognozirovaniya RAN = Scientific Articles: Institute of Economic Forecasting. Russian Academy of Sciences.* 2024;22(1):71–90. (In Russ.). DOI: 10.47711/2076-3182-2024-1-71-90
18. Prokhorov A.P. Prospects for the implementation of national Projects of the Russian Federation for the period of 2025–2030, taking into account the new model of economic development. *Mir novoi ekonomiki = The World of New Economy.* 2024;18(1):18–26. (In Russ.). DOI: 10.26794/2220-6469-2024-18-1-18-26
19. Mamedov T.N. Financial framework for non-resource exports to foster the dynamic growth of the Russian Economy. *Mir novoi ekonomiki = The World of New Economy.* 2024;18(3):114–124. (In Russ.). DOI: 10.26794/2220-6469-2024-18-3-114-124
20. Vasil'ev Yu.V. The country's effective transport system. Presidential Academy. 2024. URL: https://uriu.ranepa.ru/news/vasilev-yu-v-effektivnaya-transportnaya-sistema-strany/?utm_source=yandex.ru&utm_medium=organic&utm_campaign=yandex.ru&utm_referrer=yandex.ru (accessed on 17.01.2025). (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / ABOUT THE AUTHORS



Виктория Вадимовна Перская — доктор экономических наук, профессор, заслуженный экономист России, директор Института исследований международных экономических отношений, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Российская Федерация

Victoria V. Perskaya — Dr. Sci. (Econ.), Prof., Honored Economist of the Russian Federation, Director of the Institute for Research of International Economic Relations, Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation
<https://orcid.org/0000-0002-1988-4374>

Vperskaya@fa.ru



Турал Натиг оглы Мамедов — кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Института исследований международных экономических отношений, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Российская Федерация

Tural N. Mamedov — Cand. Sci. (Econ.), Leading researcher of the Institute for the Study of International Economic Relations, Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation

<http://orcid.org/0000-0002-9899-1396>

Автор для корреспонденции / Corresponding author:

tnmamedov@fa.ru

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Conflicts of Interest Statement: The authors have no conflicts of interest to declare.

Статья поступила в редакцию 03.02.2025; после рецензирования 17.03.2025; принята к публикации 22.09.2025.
 Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

The article was submitted on 03.02.2025; revised on 17.03.2025 and accepted for publication on 22.09.2025.
 The authors read and approved the final version of the manuscript.