

Трансграничные государственно-частные партнёрства – Катализатор региональной интеграции

Дмитрий Кабрельян

Конференция ЦАРЭС, июнь 2025 г.



АБР и ЦАРЭС – Поддержка трансграничных ГЧП

- **Роль АБР:** АБР выполняет функции Секретариата ЦАРЭС и предоставляет техническую помощь, экспертную поддержку и финансирование для подготовки региональных проектов ГЧП
- **Разработка проектов:** АБР финансирует технико-экономические обоснования и структурирование трансграничных инфраструктурных проектов (например, анализ экономического воздействия, юридическую экспертизу, разработку структуры проекта)
- **Экономические коридоры:** пилотный коридор Алматы–Бишкек (АВЕС) соединяет Казахстан и Кыргызстан, в рамках которого разрабатываются проекты регионального значения, такие как автодорога Алматы–Иссык-Куль по модели ГЧП
- **Посредник и инвестор:** АБР и другие МФИ могут софинансировать трансграничные ГЧП и выступать нейтральными координаторами между странами



Альтернативная дорога Алматы–Иссык-Куль

- **Новая трансграничная автомагистраль:** соединит Алматы с Иссык-Кулем по более короткому маршруту через хребет Кунгей Ала-Тоо
- **Экономия расстояния и времени:** расстояние сокращается с ~460 км до ~260 км (новый участок ~88 км); время в пути — с более чем 7 часов до примерно 4 часов
- **Характеристики маршрута:** 49 км новой дороги + 39 км реконструкции; проектная скорость — до 100 км/ч; сезонная эксплуатация (май–октябрь) из-за перевалов
- **Туристический и транспортный эффект:** ожидаемый трафик — 2 250–4 000 машин в день, в основном туристы; делает возможными поездки на выходные, стимулируя туризм и торговлю в регионе
- **Стратегическая значимость:** флагманский проект с высоким приоритетом для обоих правительств (поддержан президентами); открывает возможности в туризме, сельском хозяйстве и торговле



Альтернативная дорога Алматы–Иссык-Куль

- **Соглашение о совместной разработке:** Казахстан и Кыргызстан подписали меморандум о совместной реализации проекта (2017 г.), включив его в двусторонний план экономического коридора
- **Формат ГЧП:** стороны согласовали использование законодательства Казахстана о ГЧП для закупок (около 95% маршрута проходит по территории Казахстана)
- **Почему законодательство Казахстана:** у Казахстана успешный опыт ГЧП в дорожной сфере (например, проект БАКАД стоимостью \$543 млн), и основная часть земель/строительства находится в Казахстане
- **Участие Кыргызстана:** необходимо одобрение парламента КР; также требуется соглашение о взимании платы за проезд на кыргызском участке, чтобы избежать двойного тарифа
- **Проведённые исследования:** АБР предоставил техническую помощь — проведён анализ экономического воздействия (2020 г.) и юридическая экспертиза. АБР выступает в качестве транзакционного советника.
- **Экономическая целесообразность:** ожидается существенная выгода (рост ВВП на \$31–95 млн в Казахстане и \$53–\$194 млн в Кыргызстане); до 50% новых рабочих мест в Кыргызстане придётся на сектор туризма
- **Управление рисками:** для привлечения частных инвесторов может потребоваться государственная поддержка — например, субсидия на инвестиционный разрыв (\$40–60 млн), гарантии по трафику, страхование политических рисков; обсуждаются меры поддержки со стороны обоих правительств и АБР



Гидроэлектростанция Яван (Таджикистан – Узбекистан)

- **Трансграничный энергетический проект:** ГЭС Яван мощностью 140 МВт на реке Зеравшан, расположенная в Таджикистане рядом с границей с Узбекистаном
- **Историческое сотрудничество:** первый крупный совместный энергетический проект между Таджикистаном и Узбекистаном после нормализации отношений в 2018 году
- **Старт проекта:** президенты обеих стран дали официальный старт проекту в июне 2022 года — была создана проектная компания как подтверждение политической поддержки проекта
- **Взаимная выгода:** обеспечит обе страны возобновляемой электроэнергией, повысив энергетическую безопасность и улучшив управление водными ресурсами (орошение)
- **Стоимость и финансирование:** ориентировочная стоимость — около \$282 млн; АБР и ЕБРР проявили интерес к поддержке в подготовке и софинансированию проекта
- **Формат ГЧП:** структура проекта — партнёрство между двумя правительствами (с возможным привлечением частных подрядчиков/инвесторов); вероятен формат совместного предприятия или ГЧП, при котором Узбекистан инвестирует в объект на территории Таджикистана
- **Региональный эффект:** интеграция национальных энергосистем – ГЭС на Зеравшане будут поставлять электроэнергию в Узбекистан, обеспечивая покрытие пикового спроса и способствуя взаимозависимости электросетей



Единая туристическая виза Восточной Африки (Кения, Уганда, Руанда)

- **Краткое описание:** Мультивиза на 3 страны (90 дней) с 2014г. упростила трансграничные поездки и стимулировала совместное продвижение региона.
- **Цель для туризма:** Создание единого направления, упрощение логистики. Рост турпотока, развитие многострановых маршрутов.
- **Формат ГЧП:** Межгосударственное соглашение при поддержке частного сектора.
- **Финансирование:** Самоокупаемая система: \$100 виза, с распределением между странами - оходы от консульского сбора распределяются между участниками (страна выдачи оставляет \$40, по \$30 перечисляется двум другим)
- **Роли сторон:**
 - **Государство:** изовая политика, ИТ-системы, продвижение.
 - **Частный сектор:** Частного партнёра как такового нет – это межправительственное партнёрство, однако успешная реализация опиралась на взаимодействие с частным сектором (туроператоры, авиалинии) в вопросах продвижения.



Международные Примеры Трансграничных ГЧП

- **Бреннерский железнодорожный тоннель (Австрия – Италия):** тоннель длиной 55 км под Альпами (самый длинный в мире тоннель в стадии строительства); совместно финансируется правительствами Австрии и Италии, а также ЕС, через двунациональную компанию BBT SE. Цель — перевести грузоперевозки с автодорог на железную дорогу к 2032 году, повысив связанность в ЕС
- **Коридор Абиджан – Лагос (Западная Африка):** автомагистраль протяжённостью 1 028 км, соединяющая столицы пяти прибрежных стран (от Кот-д’Ивуара до Нигерии) к 2030 году. Стоимость проекта — около \$15 млрд; реализуется в формате транснационального ГЧП с привлечением частных консорциумов для строительства и эксплуатации дорог. Проект координируется Африканским банком развития
- **Другие примеры:** мост Эресунн (Дания – Швеция, автожелезнодорожный мост с частным оператором), концессия на железную дорогу Рифт-Валли (Кения – Уганда, совместное ГЧП по железнодорожным перевозкам)



Выводы – Трансграничные ГЧП в рамках ЦАРЭС

- **Уроки:** успешные трансграничные проекты обычно включают создание специальных организаций (СПК, агентств), наличие политических Межгосударственных соглашений и схем финансирования с использованием смешанных источников (государственные + частные инвестиции + поддержка от МФИ)
- **Высокий эффект:** трансграничные ГЧП могут приносить непропорционально большие выгоды — открытие новых торговых маршрутов, обеспечение энергией нескольких стран, развитие региональных цепочек добавленной стоимости
- **Ключевая роль подготовки:** такие проекты требуют обширной подготовки — от гармонизации законодательства до проведения совместных ТЭО. Вложения на этапе подготовки (часто при поддержке АБР/МФИ) критически важны
- **Совместное распределение рисков:** правительства должны заранее договориться о справедливом распределении затрат и рисков. Часто это предполагает заключение официальных соглашений или меморандумов, а также совместные гарантии для повышения доверия инвесторов
- **Создание благоприятных условий:** политическая поддержка, совместимые политики, возможное участие посредников (ЦАРЭС/АБР/МФИ) значительно повышает шансы на успех
- **Коллективные выгоды:** страны ЦАРЭС могут реализовать проекты, слишком крупные или сложные для одной страны



Панельная дискуссия — Участники

- **Азербайджан:** г-н **Замир Дибиров**, начальник управления по управлению проектами, Министерство экономики
- **Грузия:** г-н **Леван Батиашвили**, исполняющий обязанности председателя, Агентство государственно-частного партнёрства Грузии
- **Казахстан:** г-жа **Алия Есдаулетова**, директор департамента инвестиционной политики и развития финансового сектора, Министерство национальной экономики
- **Кыргызская Республика:** г-н **Абду-Салам Таиров**, начальник отдела реализации и мониторинга проектов, Центр ГЧП
- **Таджикистан:** г-жа **Хуршедаи Кодир**, заместитель председателя Государственного комитета по инвестициям и управлению государственным имуществом
- **Узбекистан:** г-н **Сарварбек Рахимов**, заместитель начальника отдела мониторинга проектов ГЧП, Министерство экономики и финансов



Панельная дискуссия — Вопросы для обсуждения

1. Какие из текущих инициатив в странах ЦАРЭС обладают потенциалом трансграничного ГЧП? Какие проекты могут быть следующими?
2. Какие институциональные или правовые препятствия чаще всего мешают реализации трансграничных ГЧП, и как их можно преодолеть?
3. Какой механизм управления является наиболее эффективным: межгосударственные соглашения, совместные органы управления, или создание международной проектной компании?
4. Какую роль должны играть АБР и другие МФИ: подготовка, финансирование, арбитраж или гарантия? Где они наиболее полезны?
5. Какие стимулы необходимы частному сектору для участия в трансграничных проектах, учитывая их сложность и длительность?