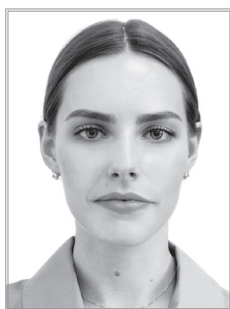


СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КИТАЯ И РОССИИ: ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА

Элина Шаманина*
София Летникова**
Александр Завьялов***

DOI 10.24833/2073-8420-2024-2-71-76-90



Введение. В данном исследовании рассмотрены состояние и тенденции развития транспортной инфраструктуры России и Китая. Представлена практика реализации проектных инициатив по созданию объектов транспортной инфраструктуры в России и Китае, а также проанализирован опыт совместных трансграничных проектов,

в том числе реализуемых на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП) в целях выявления перспектив углубления российско-китайского сотрудничества.

Материалы и методы. В качестве материалов к исследованию были использованы российские и китайские официальные программные документы, аналитические отчеты и статистические данные Всемирного банка, агентства Global Infrastructure Hub, Национального центра ГЧП Китая (China Public-Private Partnerships Center), российского АНО «Национального центра развития ГЧП», российской платформы поддержки инфраструктурных проектов ROSINFRA, а также новостные источники российских и китайских СМИ.

* **Шаманина Элина Алексеевна**, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономической политики и государственно-частного партнерства МГИМО МИД России
e-mail: e.shamanina@inno.mgimo.ru
ORCID ID: 0000-0002-7300-8631

Летникова София Николаевна, студентка магистратуры МГИМО МИД России
e-mail: s.letnikova@mail.ru
ORCID ID: 0009-0006-3806-6795

Завьялов Александр Дмитриевич, студент магистратуры МГИМО МИД России
e-mail: zavyalov_a_d@my.mgimo.ru
ORCID ID: 0000-0003-1038-8937

Методика исследования основана на теоретическом и статистическом анализе особенностей развития инфраструктуры транспортного комплекса в рамках реализации национальных программ и стратегий развития России и Китая, а также при организации совместных трансграничных мегапроектов. В ходе выполнения исследования были использованы экспертные и опросные методы, а также методики компаративного анализа. Результаты исследования базируются на применении системного подхода и других научных методов познания, таких как метод группировки, обобщения, классификации, аналогии, сравнения, формализации. В исследовании также использованы описательные методы, основанные на сборе и изучении практических примеров реализации проектов по развитию транспортного комплекса в России и Китае.

Результаты исследования. Сравнив состояние транспортной инфраструктуры России и Китая и проведя социологический опрос на тему возможностей российско-китайского сотрудничества в области инфраструктурного комплекса, авторами было установлено, что инфраструктура транспортного сектора обладает наибольшей перспективой для укрепления сотрудничества обеих стран. Проведенный анализ ряда приоритетных совместных трансграничных проектов позволил выявить проблемы недостатка бюджетных средств и растущего усиления нагрузки на государственный бюджет при распределении расходов на финансирование инфраструктурных мегапроектов. В этой связи авторами был предложен механизм государственно-частного партнёрства (ГЧП) в качестве источника дополнительного финансирования для поддержания развития транспортной инфраструктуры, а также его использования для углубления двустороннего сотрудничества Китая и России в рамках реализации трансграничных инфраструктурных проектов.

Обсуждение и заключение. В ходе проведенного исследования было установлено, что потенциал сотрудничества России и Китая наблюдается в отношении реализации совместных инфраструктурных проектов, в частности развития отдельных транспортных отраслей. А одним из перспективных инструментов для развития отраслей транспорта России и Китая, а также обеспечения устойчивого роста экономик обеих стран может стать реализация трансграничных проектов. Исследование демонстрирует, что на текущий период у России и Китая уже сформировался опыт в области реализации совместных трансграничных проектов.

Однако при сохраняющейся нагрузке на государственный бюджет и сокращении бюджетных расходов на развитие инфраструктурного комплекса, что, как было установлено в рамках исследования, приводит к усилению проблемы инфраструктурного разрыва, необходимы дополнительные источники финансирования. В целях решения данной проблемы авторами был предложен формат ГЧП для реализации совместных трансграничных проектов. Авторами было выявлено, что взаимодействие между государствами с привлечением частных инвестиций может способствовать ускорению инноваций, повышению эффективности, а также углублению и расширению российско-китайского сотрудничества.

Введение

Инфраструктура является одним из ключевых факторов развития страны и её социально-экономической устойчивости. Зарубежные и российские исследования подтверждают гипотезу, что от уровня развития инфраструктурного комплекса зависит эффективность функци-

онирования секторов экономики, формирование инвестиционной привлекательности страны, эффективность производства товаров и услуг, необходимых для экономического и социального развития и качества жизни населения.

Инфраструктурный комплекс играет одну из ключевых ролей в обеспечении конкурентоспособности страны и

на международной арене, а от уровня развития её отдельных секторов зависит устойчивый рост экономики.

Авторами исследования ставится вопрос о роли производственной инфраструктуры, непосредственно транспортного сектора, в развитии экономик двух стран – России и Китая. А также авторы анализируют перспективы развития и углубления российско-китайского сотрудничества, в т.ч. посредством реализации совместных проектов в области развития транспортной инфраструктуры.

В ходе выполнения исследования предполагается найти точки сопряжения России и Китая в развитии транспорта, как наиболее перспективной сферы для углубления межстранового территориального сотрудничества, которое прямо зависит от уровня развития транспортной инфраструктуры и её технической оснащённости.

Исследование

В состав транспортного комплекса принято включать: железнодорожный и автомобильный транспорт (в т.ч. вокзалы, железнодорожные и автобусные станции), морские и речные порты, тоннели, эстакады, мосты, метрополитены, аэродромы и аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также другие объекты (здания, сооружения, устройства и оборудование), которые обеспечивают функционирование транспортной инфраструктуры.

В данном исследовании речь пойдет в первую очередь о таких отраслях транспорта, как железнодорожная инфраструктура, воздушный и автомобильный транспорт, морские и речные порты.

Выборка данных направлений связана в первую очередь с тем, что реализация проектных инициатив по расширению общественной, в частности, транспортной инфраструктуры является одной из стратегических задач, поставленных Правительствами России и Китая.

Так, в ежегодном послании Президента Федеральному Собранию от 29 февраля 2024 г. целый ряд вопросов был посвящен реализации транспортных проектов. Более

того, Президент РФ отметил, что развитый транспортный комплекс работает «на рост капитализации всех активов стран» [2]. В Китае же характерным подтверждением приоритета для государства в области развития транспортной инфраструктуры служит принятый китайским правительством стратегический документ «План построения мощной транспортной нации» (《交通强国建设纲要》)¹ на период до 2025 г.

Для начала следует провести сравнительный анализ современного состояния и темпов развития транспортной инфраструктуры в России и Китае. Стоит сказать, что роль транспортной системы в каждой стране непрерывно растет в связи с динамичным развитием экономики и повышением эффективности использования созданного производственного потенциала. По оценкам международной аналитической компании “IMARC Group” и инвестиционной компании «РЖД-Инвест», уже на 2018 г. объем мирового рынка транспортных услуг составлял порядка 4,7 млрд долл. США. При этом, ожидается, что к концу 2024 г. рынок будет расти и достигнет уровня в 6,2 млрд долл. США. Такой рост на мировом рынке транспортных услуг связан с увеличением спроса на пассажирские и грузовые перевозки. А в соответствии с прогнозами ОЭСР, в период до 2050 г. спрос на данные виды услуг увеличится в 3 раза [10].

Данные показатели демонстрируют важность транспортной системы для перемещения продукции, сырья, передвижения населения. Также она становится основой для формирования и расширения как региональной, так и межстрановой транспортной сети [4]. В современном мире, учитывая расширение направлений взаимодействия двух стран-партнёров, транспортная система постепенно становится основой для ускорения процессов сотрудничества России и Китая.

В России, как и в остальных странах мира, транспортная отрасль является важнейшей в гражданских и грузовых перевозках. Основную долю российской транспортной системы представляет железнодорожный транспорт, на который приходится 62% всех грузовых перевозок, в то время как на автомобильный приходится 47,4%. В пассажирском сегменте на железнодорожный

¹ План построения мощной транспортной нации (《交通强国建设纲要》) на период до 2025 г. Государственный совет Китайской Народной Республики (Центральное народное правительство КНР). URL: https://www.gov.cn/zhengce/2019-09/19/content_5431432.htm

транспорт приходится 35,4% всех перевозок и 29,4% на автомобильный. Воздушный транспорт занимает 22,6%.

Понимая высокую значимость транспорта, российские органы власти стараются в максимальной степени обеспечить территории транспортной инфраструктурой посредством реализации различных инструментов поддержки, региональных и национальных проектов и программ. Начиная с 2018 г. транспортная инфраструктура вошла в список приоритетных направлений государственной политики.

На сегодняшний день в России действует ряд комплексных стратегических программ и механизмов, направленных на расширение и совершенствование транспортной инфраструктуры. В их число входит «Транспортная стратегия на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»², а также государственная программа по «Развитию транспортной системы»³, задачами которых являются обеспечение пространственной связанности и транспортной доступности территорий для повышения мобильности населения, туристических потоков, увеличения скорости транзита грузов, а также ликвидация инфраструктурных ограничений, в т.ч. развитие международных транспортных коридоров и расширение логистических путей.

Наряду с ними на федеральном уровне реализуются два масштабных национальных проекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»⁴ и «Безопасные и качественные дороги»⁵. Благодаря данным национальным проектам транспортная инфраструктура стала крупнейшим направлением для бюджетного инвестирования. Реализация этих

проектов должна увеличить объем инвестиций в транспортную инфраструктуру в 1,5 раза в реальном выражении относительно предыдущего десятилетия, чтобы расходы на транспорт составляли от 3% ВВП и более, что соответствует показателям стран с похожим уровнем социально-экономического развития.

Благодаря реализации принимаемых государством программ Россия достигла значительных изменений в развитии транспортной инфраструктуры.

Эксплуатационная протяженность железнодорожных магистралей общего пользования (для пассажироперевозок) в России составила 87 тыс. км, а железнодорожных путей для осуществления грузоперевозок – 35 тыс. км, соответственно. Более того, за 2023 г. введено более 430 км. железнодорожных путей⁶.

Протяженность автомобильных дорог составляет более 1,5 млн км., что позволяет России входить в топ-5 стран по длине автодорог в мире. При этом в нормативном состоянии находятся 85% федеральных автодорог и 46% региональных дорог. А по состоянию на 2023 г. было отремонтировано около 28,5 тыс. км автомобильных дорог. Более того, реализованы мегапроекты в автодорожном секторе. Построена трасса М-11 «Нева» от Москвы до Санкт-Петербурга, протяженность которой составляет 669 км (стоимость 520 млрд руб.), а также трасса от Москвы до Казани М-12 протяженностью 800 км (900 млрд руб.) с перспективой её продления до Екатеринбурга и дальше до границы с Китаем.

В отрасли воздушного транспорта на начало 2023 г. приходится более 240 действующих аэродромов, которые обеспечивают

² Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года // Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/docs/transportnaya-strategiya-rf-na-period-do-2030-goda-s-prognozom-na-period-do-2035-goda>

³ Постановление Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596 Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы». URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&prevDoc=102349850&backlink=1&nd=102456047>

⁴ Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. N 2101-р. Официальный портал Правительства России. URL: <http://government.ru/rugovclassifier/867/events/>

⁵ Национальный проект «Безопасные качественные дороги». Федеральное дорожное агентство «Росавтодор». URL: <https://rosavtodor.gov.ru/about/upravlenie-fda/nacionalnyj-proekt-bezopasnye-i-kachestvennye-avtomobilnye-dorogi>

⁶ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года // Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/docs/transportnaya-strategiya-rf-na-period-do-2030-goda-s-prognozom-na-period-do-2035-goda>

функционирование маршрутной сети воздушных перевозок России⁷. Построены новые аэропорты в Саратове («Гагарин»), Тольятти («Ремезов»), Москве («Жуковский») и Ростове-на-Дону («Платов»).

Свою деятельность в области гражданских и промышленных перевозок активно осуществляют 67 морских портов, расположенных в 5 морских бассейнах. По состоянию на 2023 г. морские порты обеспечили перевалку 883,8 млн тонн грузов (что на 5% больше, чем в 2022 г.) и перевезли 10,6 млн пассажиров. Совокупная мощность морских портов составила 1,3 млрд. тонн [7]. В России были построены новые и модернизированы существующие морские порты, в частности арктический круглогодичный порт Сабетта, Усть-Луга, Бронка и Высоцк на Балтике, порты Новороссийска и Тамани на юге [2].

На сегодняшний день Россия занимает второе после Китая место по объему перевозок по основным видам транспорта – железнодорожный и автомобильный. На железнодорожный транспорт приходится порядка 2493,4 млрд ткм, а на автоперевозки – 237,8 млрд ткм, соответственно. В то время как в Китае грузооборот железнодорожного транспорта составляет 2696,2 млрд ткм, а на автомобильный транспорт приходится 6677,2 млрд ткм объема грузоперевозок [10].

В отрасли транспортной инфраструктуры одно из ведущих мест в мире занимает Китай. В течение последних десятилетий Китай активно инвестировал в развитие своей транспортной системы, это привело к созданию одной из самых развитых и масштабных сетей транспорта в мире.

Китай имеет одну из самых обширных железнодорожных сетей в мире. Она охватывает огромные расстояния и связывает практически все уголки страны. Кроме того, Китай строит и развивает высокоскоростные железные дороги, что позволяет значительно сократить время переезда между крупными городами.

Воздушная транспортная инфраструктура в Китае также беспрецедентна – в стране насчитывается более 2300 аэропортов, что составляет самую большую сеть в мире.

У него есть множество крупных международных аэропортов, включая Пекинский и Шанхайский аэропорты, которые являются одними из самых больших и самых загруженных в мире. Китай также активно развивает гражданскую авиацию и строит новые аэропорты по всей стране.

Транспортная инфраструктура Китая также включает развитие портов и внутренних водных путей. Страна имеет несколько крупных морских портов на своих побережьях, таких как порт Шанхай, который является одним из самых загруженных портов в мире. Он также имеет обширную сеть внутренних водных путей, которая играет важную роль в перевозках грузов внутри страны.

Как и для России, развитие транспортной инфраструктуры традиционно является приоритетом для китайского правительства. В рамках указанного «Плана построения мощной транспортной нации» («交通强国建设纲要»)⁸ на период до 2025 г., намечены цели по формированию мощной транспортной сети. Планом предусмотрено ускоренное создание и модернизация транспортного комплекса, в частности, комплексное развитие магистральных и междугородных железных дорог, совершенствование сети скоростных автомагистралей, строительство объектов городского общественного транспорта и многое другое. Наряду с представленным комплексным планом государством принимаются дополнительные программы по развитию отдельных отраслей транспортной инфраструктуры.

Принимаемыми государственными программами предлагается координировать планирование и строительство инфраструктуры, такой как железные дороги, автомагистрали, водный транспорт, гражданская авиация, трубопроводы и почтовые службы, тем самым укрепляя инфраструктуру регионов всей страны.

Более того, правительством страны отмечается, что в случае кризисных ситуаций в экономике, под давлением замедления экономического роста строительство транспортной инфраструктуры будет

⁷ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года // Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р. URL: <https://rosavtdor.gov.ru/docs/transportnaya-strategiya-rf-na-period-do-2030-goda-s-prognozom-na-period-do-2035-goda>

⁸ План построения мощной транспортной нации («交通强国建设纲要») на период до 2025 г. Государственный совет Китайской Народной Республики (Центральное народное правительство КНР). URL: https://www.gov.cn/zhengce/2019-09/19/content_5431432.htm

играть одну из ключевых ролей в стабилизации роста экономики.

Благодаря усилиям, предпринимаемым китайским правительством, транспортная инфраструктура Китая за последние десятилетия претерпела значительные изменения, став на сегодняшний день одной из самых развитых и масштабных в мире.

Китай является лидером в числе стран АТР по объему инвестиций в отрасли транспортной инфраструктуры, в частности в проекты по развитию железнодорожного комплекса. Так, в 2019 г. Китай проинвестировал около 125 млрд долл. США на развитие железнодорожной сети в стране. В частности, на строительство 6 800 км железнодорожных путей, 4 100 км из которых будут являться высокоскоростными. Более того, в развитии сети высокоскоростных железных дорог страна достигла огромных успехов. К их числу относятся такие, как «Шанхай-Пекин» и «Шанхай-Ханчжоу-Хазянг», представляющие значительные масштабы и техническую сложность.

Уже к 2023 г. в стране было построено более 42 тыс. км дорог, что составляет около 77% от всей мировой сети. Сегодня на Китай приходится более 127 000 км железных дорог, что составляет почти 1/3 от общей длины железнодорожной сети АТР [10].

Была сформирована крупная сеть автомобильных дорог, протяженность которых составляет более 5,8 млн км. Это вторая по величине автодорожная сеть в мире после США. Крупные инфраструктурные проекты включают строительство не только магистралей, но и новых мостов, таких как мост «Хонг-Конг – Жухай – Макао» и мост «Чжухай».

Модернизация также произошла и в отрасли воздушного транспорта. На сегодняшний день в Китае уже отстроено и функционирует более 2,4 тыс. аэропортов, включая крупные международные хабы в Пекине, Шанхае и Гуанчжоу. Количество пассажиров, обслуживаемых китайскими аэропортами, достигает нескольких миллиардов в год. Китай активно строит и модернизирует аэропорты в различных частях страны, включая расширение «Терминала 3» в Пекинском аэропорту и строительство новых международных аэропортов. Это превратило страну в одну из ведущих стран

в мире по количеству и распределению аэропортов.

На восточном и южном побережье страны расположены крупные порты, такие как порт Шанхай и порт Шэньчжэнь, которые являются одними из самых загруженных портов в мире. Эти порты обеспечивают крупномасштабные морские перевозки, связывая Китай с другими странами.

Китай стремится стать мировым лидером в области транспортной инфраструктуры. Постоянные инвестиции страны в развитие транспортной системы способствуют повышению эффективности и увеличению масштабов перевозок как на внутренних, так и на международных маршрутах. Как следствие, Китай занимает важное место в мировой транспортной индустрии и продолжает активно развиваться в этой сфере.

Проведя сравнительный анализ состояния транспортного комплекса в двух странах, авторы поставили вопрос о перспективах российско-китайского сотрудничества в области развития транспортной инфраструктуры. В этих целях экспертным коллективом был проведен социологический опрос⁹ на предмет интереса Китая в отношении сотрудничества с Россией в текущей геополитической ситуации. Опрос был проведен среди 80 человек в возрасте 30-45 лет из 14 провинций материкового Китая, имеющих высшее образование, занятых в различных секторах экономики.

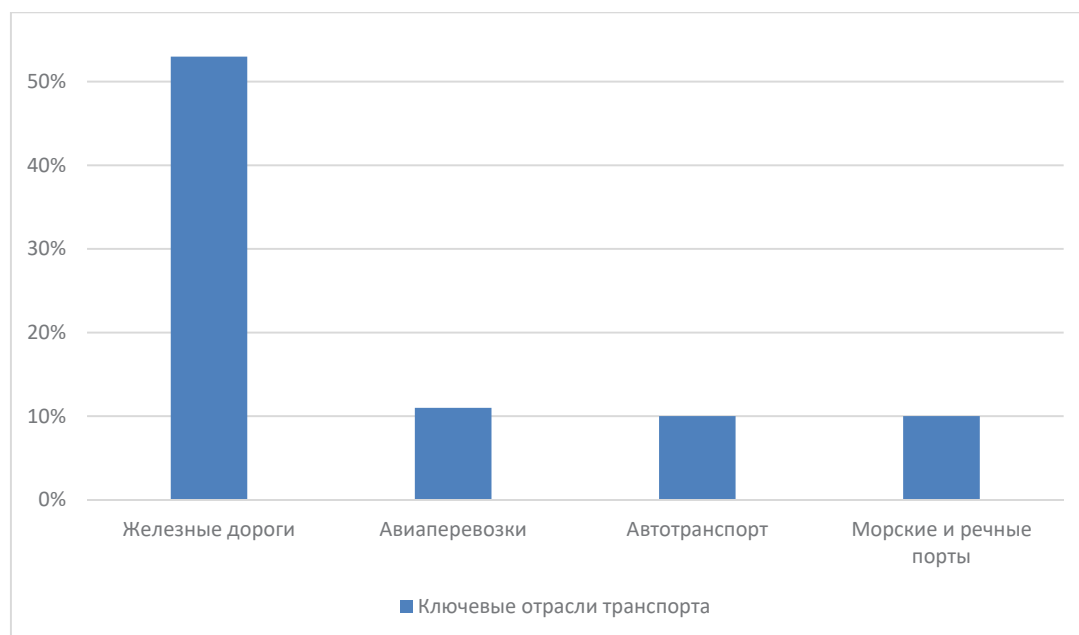
Согласно результатам опроса, 96% респондентов считают, что китайско-российские отношения будут активно развиваться в сфере экономического сотрудничества в среднесрочной перспективе (5-10 лет). В свою очередь, большинство (60%) считают, что сотрудничество России и Китая в области создания инфраструктуры в ближайшие 5-10 лет будет активно развиваться. А 59% опрошенных видят наибольшую перспективу для российско-китайского сотрудничества в транспортной сфере.

При определении инфраструктурных отраслей, имеющих в настоящее время наибольшие взаимные интересы у двух стран, опрашиваемые посчитали таковыми железные дороги (53%), авиаперевозки (11%), автотранспорт (10%) морские и речные порты (10%).

А по результатам анкетирования среди

⁹ Опрос на тему "Особенности сотрудничества России и Китая в текущей геополитической ситуации".

Диаграмма 1. Результаты анкетирования по вопросу «Какие инфраструктурные отрасли, имеют в настоящее время наибольшие взаимные интересы у России и Китая?»



Источник: составлено авторами по результатам социологического опроса на тему «Особенности сотрудничества России и Китая в текущей геополитической ситуации».

молодого населения¹⁰ Китая, выполненного в ходе работы над представленным грантом, на тему: «Работа с Россией: оценка карьерных перспектив», из 60 опрошенных китайских студентов большинство (77%) рассматривают Россию в качестве надежного стратегического партнера Китая. Также было выявлено, что 66% опрошенных видят потенциал сотрудничества с Россией в отношении реализации совместных инфраструктурных проектов. Более того, 75% опрошенных рассматривают для себя карьерные перспективы в реализации совместных с Россией долгосрочных инвестиционных проектов, в т.ч. в области развития инфраструктурного комплекса.

На сегодняшний день Россия и Китай уже реализуют ряд совместных стратегически значимых трансграничных проектов, среди которых можно выделить несколько проектов в рамках инициативы «Один пояс – один путь» (ОПОП), выдвинутую в 2013 г. председателем КНР Си Цзиньпином. Более 150 стран задействовано в реализации такого масштабного проекта, в их числе и Россия.

Идея данного проекта заключается в объ-

единении сухопутных и морских торговых путей в целях развития транспортных связей и расширения сотрудничества среди нескольких континентов, которые составляют страны Юго-Восточной Азии, Африки, Ближнего Востока и Европы. Инициатива ОПОП предполагает реализацию двух проектов «Экономический пояс Шелкового пути» («Пояс») и «Новый морской Шелковый путь XXI века» («Путь»).

Если целью «Пути» является создание новых портов, расширение действующей морской инфраструктуры, то «Пояс» направлен на расширение шести сухопутных транспортных коридоров Китая в Европу и Азию. Три из шести основных наземных маршрутов ОПОП проходят через разные регионы Евразии, в их число входят «Евразийский сухопутный мост», коридор «Китай – Центральная Азия – Западная Азия», коридор «Китай – Монголия – Россия» [11; 12].

В России в рамках проекта предусмотрено строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) «Москва – Казань», которая в перспективе должна быть продлена и стать частью ВСМ «Москва – Пекин», который

¹⁰ Выборка составила 60 человек в возрасте 18-25 лет из 9 провинций материкового Китая, обучающихся в ВУЗах по различным специальностям (случайная выборка).

станет северным маршрутом «Шелкового пути».

С ростом российско-китайского товарооборота, который уже за 2023 г. составил более 240 млрд долл. США, усиливается роль транспортного коридора Китай – Монголия – Россия (CMREC), одного из шести в рамках ОПОП [8]. За период реализации инициативы «Один пояс – один путь» между Россией, Монголией и Китаем уже достигнуто трехстороннее соглашение о модернизации центрального маршрута «Тяньцзинь – Улан-Батор – Улан-Удэ». Данный маршрут к 2030 г. планируется превратить в «двухпутную электрифицированную железную дорогу». Развитие этого направления соответствует интересам России в сфере торговли с Китаем и развития Дальнего Востока.

Международное сотрудничество в рамках улучшения транспортных связей, несомненно, целесообразно. А экономический эффект от реализации ОПОП неоспорим. По данным Всемирного банка, транспортные коридоры ОПОП будут способствовать улучшению позиции стран в сфере торговли и ПИИ, а также благоприятно отразятся на условиях жизни граждан в странах-участниках. Уже за 10 лет было привлечено инвестиций в размере порядка 1 трлн. долл. США. Товарооборот Китая уже увеличился со странами вдоль маршрута ОПОП до 2,07 трлн долл. США. Развитие данной инициативы к 2030 г. позволит создать около 420 тыс. рабочих мест в странах-участниках проекта, что приведет к снижению уровня бедности (в частности, реализация проектов поможет вывести из состояния крайней бедности (менее 1,90 долл. США в день по ППС) 7,6 млн человек) [12].

Другим чрезвычайно перспективным трансграничным проектом можно считать развитие «Северного морского пути» (СМП), который позволяет сократить время транспортировки грузов по сравнению с уже привычным маршрутом через Суэцкий канал.

Маршрут СМП открывает доступ к ресурсам Арктики и Сибири, где на сегодня добывают порядка 10% общемировых объемов нефти и 25% природного газа [5].

Трасса способствует развитию и международной торговли, обеспечивая выход производителям на азиатские рынки, при этом сокращая расходы на топливо и время на перевозку, что обеспечивает снижение стоимости груза. Китай уже в 2022 г. стал крупнейшим импортером российского СПГ, поставляемого через СМП в порты китайских городов Жичжао, Циндао и Циньчжоу. Тем самым, открывая перспективы для дальнейшего сотрудничества в этом направлении.

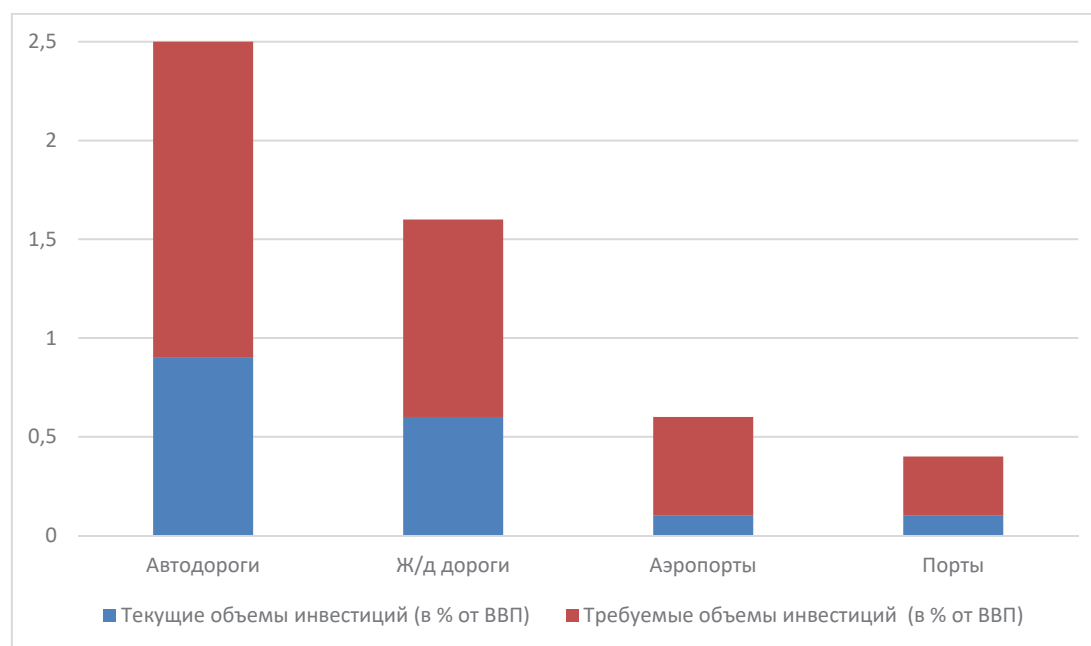
В сфере авиации на стадии реализации находятся ряд значимых для обеих стран проектов. Так, Китай заинтересован в совместном производстве обновленного варианта пассажирского самолёта «Ил-114». А на данный момент осуществляется контракт на поставку 24 многофункциональных истребителей «Су-35» поколения 4++». Более того, Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) совместно с китайскими партнерами, создает фонд развития гражданской авиационной промышленности на сумму в 100 млрд руб. Планируется, что фонд будет осуществлять инвестирование в проекты и авиационные предприятия на территории обеих стран [1].

Однако, несмотря на уже значительные успехи в развитии транспортного комплекса России и Китая, которых удалось достичь благодаря реализации соответствующих стратегических программ и проектных инициатив, в том числе совместных, перед обеими странами всё ещё стоит проблема инфраструктурного разрыва и бюджетной нагрузки¹¹.

Так, согласно данным международной аналитической организации Global Infrastructure Hub (GIH), к 2040 г. инфраструктурный разрыв в российской транспортной инфраструктуре составит порядка 650 млрд. долл. США [14].

¹¹ Инфраструктурный разрыв заключается в несоответствии между фактическим наличием определённого объёма инфраструктуры и потребностью в инфраструктуре данного вида на объекте.

Диаграмма 2. Инвестиции в инфраструктуру в России к 2040 г. (в % от ВВП)



Источник: составлено авторами на основе *Infrastructure Outlook. Investments Forecasts for Russia* // Global Infrastructure Hub. URL: <https://outlook.gihub.org/countries/Russia>

При этом среднегодовые инвестиции в отрасли транспортной инфраструктуры в России в 1,4 раза ниже среднемировых значений. Объем инвестиций в российскую инфраструктуру транспорта не достигает среднего показателя по развитым странам в размере не менее 4% от ВВП.

В Китае в соответствии с данными Global Infrastructure Hub (GIH), инфраструктурный разрыв к 2040 г. может достичь порядка 1,9 трлн долл. США [16]. Такая тенденция сохраняется даже, несмотря на то, что ежегодно Китай инвестирует порядка 8% ВВП в развитие транспортной инфраструктуры.

Кроме того, риск увеличения нагрузки на государственный бюджет, является одним из основных препятствий в достижении устойчивости проектных инициатив, в том числе реализуемых странами в трансграничном формате.

В России по итогам 2023 г. общий объем бюджетных расходов на развитие общественной инфраструктуры, в т.ч. отраслей транспорта, оценивается экспертами на уровне 1,7% ВВП. Этого недостаточно, чтобы обеспечить ускоренное развитие экономики страны [6]. Более того, от общего объема

бюджетных ассигнований на инфраструктуру около 30% идет на строительство новых объектов, а остальные 70% приходятся на модернизацию уже существующих объектов транспортной инфраструктуры. В этой связи снижение бюджетных затрат на поддержание имеющейся инфраструктуры является одной из приоритетных задач стратегии развития транспорта в России.

Китай в попытке сократить свои государственные расходы может отказаться от реализации ряда инфраструктурных проектов в регионах, имеющих задолженность. В их числе могут оказаться и проекты в сфере развития транспорта, что может отрицательно отразиться на поставленных перед экономикой страны задачах, в том числе, и по достижению 5%-го показателя годового экономического роста [13].

В связи с этим, авторы предлагают обратить внимание на одно из перспективных направлений частного финансирования, при реализации выдвинутых государствами обеих стран проектных инициатив в развитии транспортного комплекса, – формат государственно-частного партнерства (ГЧП)¹².

¹² Государственно-частное партнерство (ГЧП), инструмент, включенный во многих странах в программы и планы по инфраструктурному развитию, а также зарекомендовавший себя на мировом рынке инфраструктурных проектов в качестве эффективного механизма по развитию производственной и социальной инфраструктуры.

На протяжении последних лет наблюдался стабильный рост российского и китайского рынка инфраструктурных инвестиций, в частности ГЧП-проектов. С одной стороны, такая тенденция связана с созданием и укреплением институциональной, нормативно-правовой среды, а с другой – с совершенствованием опыта реализации инфраструктурных проектов на принципах партнёрства в обеих странах.

По данным российского Национального центра развития ГЧП, за все годы функционирования механизмов ГЧП в стране уже запущено 5 060 соглашений о ГЧП с объёмом законтрактованных по ним инвестиций (совместно публичной и частной стороны) порядка 5,5 трлн руб., из которых 71% – 3,9 трлн руб. приходится на частный сектор [3].

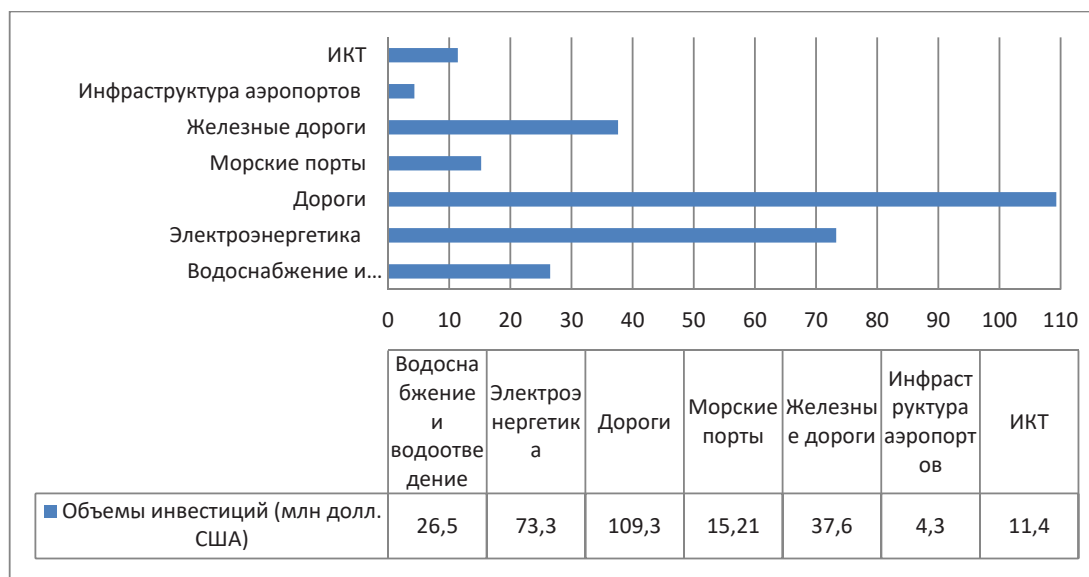
Больше всего по числу ГЧП-проектов в России реализуется в сфере ЖКХ и городской среды – 2 777 на сумму в 1,1 трлн. Следом за ней в сфере образования и науки – 220 соглашений с совокупным объёмом инвестиции в 606,4 млрд руб.

При этом транспортная инфраструктура с числом проектных инициатив в 108 соглашений является крупнейшей по объемам

законтрактованных инвестиций в размере около 2,7 трлн руб. Наибольшие объёмы инвестиций законтрактованы в развитие автодорог и искусственных сооружений (47 соглашений на 1,5 трлн руб.), рельсового общественного (16 соглашений на 334,1 млрд руб.) и железнодорожного транспорта (6 соглашений на 330,8 млрд руб.). А 2023 г. были подписаны соглашения на реализацию еще 7 новых ГЧП-проектов по развитию транспортной инфраструктуры. Тем самым, несмотря на сложную экономическую ситуацию, растут инвестиции в транспортную отрасль.

За время с начала работы китайского Центра ГЧП (China's PPPs Center) количество проектных инициатив в Китае заметно увеличилось и по его данным насчитывается более 10 тыс. зарегистрированных проектов на сумму около 2 трлн долл. США, что позволило Китаю войти в число мировых лидеров по количеству ГЧП-проектов и по объёму инвестиций в них вкладываемых [14]. А с 2012 г. на заседании Коммунистической партии Китая механизм ГЧП был объявлен в качестве основного инструмента по реализации финансового реформирования.

Диаграмма 3. Общий объем инвестиций в ГЧП-проекты в Китае за период 1990-2023 гг. (млн. долл. США)



Источник: составлено авторами на основе Country Snapshots. China. Private Participation in Infrastructure (PPI) // Infrastructure Finance, PPPs & Guarantees. International Bank for Reconstruction and Development.
URL: <https://ppi.worldbank.org/en/snapshots/country/china>

¹³ Представленная информация касается только проектов, запущенных в форме КС и СГЧП/СМЧП, включая СГЧП/СМЧП в рамках регионального законодательства. Под действующими соглашениями понимаются соглашения о реализации проектов, прошедших коммерческое закрытие, за вычетом завершенных по окончании срока действия или по иным причинам.

Согласно данным Всемирного банка, наибольшее количество проектов приходится на инженерную инфраструктуру – это объекты водоснабжения и водоотведения (666 проектов на сумму 26 млрд долл. США). За ними следуют проекты в области электроэнергетики – 497 проектов общей стоимостью 73,3 млрд. долл. США. Количество проектов в области транспортной инфраструктуры несколько меньше, но важно сказать, что на неё приходится наибольший объём инвестиций. В частности, такие отрасли транспорта, как дороги (более 109 млрд. долл. США), железнодорожная инфраструктура (около 38 млрд. долл. США) и порты (более 15 млрд. долл. США) являются лидерами по объемам совокупных и привлекаемых инвестиций.

Представленные данные демонстрируют, что первостепенная роль в организации строительства крупных капиталоемких транспортных объектов отводится механизмам ГЧП. А сотрудничество между Россией и Китаем в формате ГЧП может стать важным фактором для развития новых логистических коридоров, в целях оптимизации транзитного грузового трафика, а также улучшения транспортной доступности меж-

ду населенными пунктами регионов обеих стран.

Это подтверждают и результаты уже выше названного социологического опроса на тему «Особенности сотрудничества России и Китая в текущей геополитической ситуации». Согласно опросу 84% опрошенных оценивают ГЧП как эффективный инструмент, способствующий реализации двусторонних инфраструктурных проектов Китая и России, в том числе в развитии транспортной отрасли.

К тому же Китай уже имеет опыт сотрудничества с российскими компаниями в области транспорта, и возможности для расширения этого сотрудничества в рамках ГЧП есть. Здесь стоит рассмотреть один из крупнейших в мировой практике трансграничный ГЧП-проект¹⁴ в формате концессии, заключенной в целях строительства «Пограничного моста через Амур между городами Благовещенск и Хэйхэ» совокупной стоимостью в 304,4 млн долл. США. Данный мост, строительство которого завершилось в 2019 г., а эксплуатация предусмотрена на срок до 2040 г., является единственным постоянным автомобильным мостом между городами Благовещенск и Хэйхэ.

Таблица 1.

Характеристики проекта «Автомобильный мост через Амур между городами Благовещенск и Хэйхэ»

Сектор	Автомобильные дороги
Объект	мостовой переход через реку Амур в районе городов Благовещенск и Хэйхэ
Форма реализации	ГЧП в формате концессии на строительство, эксплуатацию и передачу (BOT)
Стоимость и особенности финансирования	304,4 млн. долл. США. Долевое финансирование с привлечением заемных средств
Публичные партнеры	Россия и Китай в лице соответственно Правительства Амурской области (РФ) и Народного правительства провинции Хэйлунцзян (КНР)
Частный партнер	совместная российско-китайская концессионная компания со штаб-квартирой в Хэйхэ и филиалом в Благовещенске.
Финансирующая организация	банк провинции Хэйлунцзян
Возврат инвестиций	за счет доходов от взимания платы за проезд по мосту (механизм возврата user-pay).

¹⁴ На сегодняшний день в мировой практике не существует единого подхода к понятию трансграничного ГЧП. Тем не менее, обобщая существующие определения Global Infrastructure Hub, Азиатского банка развития (АБР), ЮНСИТРАЛ, можно сказать, что трансграничные ГЧП проекты, это проекты, которые реализуются в отношении развития (создания и дальнейшей эксплуатации) той инфраструктуры, которая находится на границе двух или более государств и/или пересекает их границы и состоит из нескольких технологически связанных между собой объектов. Мировой опыт демонстрирует, что на сегодняшний день уже реализовано или находится на стадии реализации порядка 18 трансграничных ГЧП-проектов в сфере транспорта и водно-энергетического комплекса.

Правовая основа реализации	1. Соглашение между Правительством РФ и Правительством КНР о совместном строительстве моста через реку Амур (Хэйлунцзян) в районе городов Благовещенск – Хэйхэ от 26.06.1995. 2. Протокол от 03.09.2015 о внесении изменений в Соглашение между Правительством РФ и Правительством КНР о совместном строительстве моста через реку Амур (Хэйлунцзян) в районе городов Благовещенск – Хэйхэ от 26.06.1995. 3. Концессионный договор в отношении пограничного мостового перехода через реку Амур (Хэйлунцзян) в районе городов Благовещенск (Российская Федерация) и Хэйхэ (КНР) от 15.06.2016.
Сроки реализации	2015-2019 гг.: этапы проектирования и строительства 2020-2040 гг.: эксплуатационный этап

Источник: составлено авторами на основе «Трансграничные государственно-частные партнёрства // Доклады и рабочие документы. ЕАБР. 2023.

В число долгосрочных преимуществ данного совместного российско-китайского проекта входит следующее [9]:

- обеспечение связи между городами Благовещенск и Хэйхэ на постоянной основе (круглосуточно и круглогодично);
- увеличение числа транзитных перевозок грузов через Амурскую область и провинцию Хэйлунцзян, а также сокращение сроков доставки грузов на несколько суток за счет внедрения современных технологий таможенного контроля и оформления грузов на МАПП Кани-Курган и Хэйхэ;
- развитие торговли и туризма, что в свою очередь отражается на росте экономик обеих стран;
- экологические выгоды, которые выражены в снижении выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов ввиду сокращения расстояний и времени перевозок пассажиров и грузов, а также улучшения дорожных условий.

В Евразийском регионе практика подобного рода партнёрства не использовалась до момента реализации представленного российско-китайского ГЧП-проекта по строительству и эксплуатации автомобильного моста через реку Амур.

Таким образом, преимущества трансграничных проектов, в т.ч. в формате ГЧП, обусловлены возможностями объединения ресурсов государств-участников и частных партнеров, что позволяет восполнять дефицит государственных средств для развития трансграничной инфраструктуры, решать проблемы, возникающие в силу разницы инвестиционных возможностей государств и различий между их законодательством. Объединение ресурсов (имущественных, финансовых, управленческих) в формате трансграничных проектов позволяет участникам осуществлять совместную деятельность, результаты которой сложно или даже

невозможно достичь странам по отдельности при реализации национальных стратегически значимых проектов.

Заключение

В ходе выполнения исследования авторами был проведен сравнительный анализ текущего состояния транспортного комплекса в России и Китае в целях выявления достигнутых результатов и имеющихся проблем. Анализ продемонстрировал, что на современном этапе обе страны достигли значительных достижений в области развития транспортного комплекса, в том числе благодаря реализуемым государственным программам и национальным проектам. Тем не менее в обеих странах все еще сохраняется проблема инфраструктурного разрыва, что выражается в неравномерном распределении транспортных возможностей между различными регионами рассматриваемых стран.

Далее авторами был поставлен вопрос о перспективах и приоритетах российско-китайского сотрудничества. Благодаря проведенному опросу среди старшего и молодого населения Китая было выявлено, что потенциал сотрудничества с Россией наблюдается в отношении реализации совместных инфраструктурных проектов, в частности развития транспортного комплекса обеих стран. И одним из перспективных инструментов для развития отраслей транспорта России и Китая, а также обеспечения устойчивого роста экономик обеих стран может стать реализация трансграничных проектов. В связи с чем был произведен анализ ряда приоритетных трансграничных проектов, на основе чего была выявлена проблема недостатка бюджетных средств и растущего усиления нагрузки на государственный бюджет при распределении расходов на финансирование инфраструктурных мегапроектов.

В целях урегулирования данной проблемы и расширения возможностей по углублению российско-китайского сотрудничества при реализации совместных проектов в сфере инфраструктурного комплекса в части развития отраслей транспортной системы, а также смежных сфер (например, поставки оборудования и внедрения инновационных технологий), авторами было предложена имплементация механизмов государственно-частного партнёрства.

Исследование показало, что на сегодняшний день Россия и Китай уже обладают практикой сотрудничества в области совместных трансграничных проектов, в том числе в формате ГЧП, а их реализация демонстрирует потенциал роста проектных инициатив.

Взаимодействие между государствами с привлечением инвестиций частного сектора может способствовать ускорению инноваций, повышению эффективности и снижению рисков в реализации транспортных проектов.

Реализация трансграничных проектов позволит:

1. Обеспечить физическую связанность территорий Китая и России;
2. Достигнуть взаимовыгодной экономической эффективности, выраженной в:
 - увеличении объемов торговли товарами и услугами;

- росте взаимных инвестиций;
- миграции капитала и рабочей силы, что являются главными показателями усиления процессов экономической интеграции.

Создание и развитие трансграничной инфраструктуры даст дополнительные эффекты и для частных инвесторов, открыв доступ к рынкам сразу обеих стран.

Так, реализация совместных проектов поможет углубить и расширить отношения между Россией и Китаем, создавая всеобъемлющее стратегическое партнёрство, выстраиваемое на принципах взаимного доверия при учете интересов обеих сторон. Развитие новых и совершенствование старых транспортных маршрутов благотворно отразится на расширении торгового сотрудничества и масштабах привлечения прямых иностранных инвестиций (ПИИ). Более того, может помочь сотрудничеству и в гуманитарной сфере, что приведет к углублению связей в области культуры и науки.

Исследование проводится в рамках выполнения гранта молодых ученых под руководством докторов и кандидатов наук МГИМО «Новое пространство международного сотрудничества». Грант (Проект) № КМУ-14/03 «Потенциал сотрудничества России и Китая в реализации инфраструктурных проектов».

Литература:

1. Костринский Г. РФПИ создает российско-китайский фонд развития гражданского авиапрома на 100 млрд. рублей // Ведомости. Бизнес. 2023. URL: <https://www.vedomosti.ru>.
2. Милькина А. Как развиваются транспортные мегапроекты в России // Ведомости. Развитие инфраструктуры. 2024. URL: <https://www.vedomosti.ru>.
3. Основные тренды и статистика рынка ГЧП по итогам 2023 года // Аналитический дайджест, подготовленный АНО «Национальным центром ГЧП» при поддержке ГК ВЭБ.РФ. 2023 г.
4. Сафрончук М.В. Кейнсианство сегодня: инфраструктурные проекты – необходимое условие для выхода из современного кризиса // Экономика и управление: проблемы, решения. 2016. № 11. Т. 1. С. 5-11.
5. Северный морской путь: что и куда перевозят среди российских льдов // БКС Экспресс. URL: <https://bcs-express.ru>.
6. Строительство в российских регионах: итоги 2023 г. // Аналитическое агентство "Sherpa Group". URL: <https://sherpagroup.ru>.
7. Развитие транспортной системы России в 2023 году // Взгляд. Деловая газета. URL: <https://vz.ru>.
8. Товарооборот России и Китая в 2023 году побил рекорд // РБК. Экономика. URL: <https://www.rbc.ru>.
9. Трансграничные государственно-частные партнёрства // Доклады и рабочие документы. ЕАБР. 2023.
10. Транспорт. Технологии. Тренды. Как новые технологии меняют железнодорожную отрасль? // Аналитический обзор инвестиционной компании полного цикла «РЖД-Инвест». 2020.
11. Экономические аспекты инициативы «Один пояс, один путь»: Возможности и риски транспортных коридоров // Всемирный банк. 2019. URL: <https://www.vsemirnyjbank.org>.
12. Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridor // International Bank for Reconstruction and Development. Washington DC., 2019.

13. China's treatment of local debt 'ulcer' threatens growth target // Financial Times. 2024. URL: <https://www.ft.com>.
14. Country Snapshots. China. Private Participation in Infrastructure (PPI) // Infrastructure Finance, PPPs & Guarantees. International Bank for Reconstruction and Development. URL: <https://ppi.worldbank.org>.
15. Infrastructure Outlook. Investments Forecasts for Russia // Global Infrastructure Hub. URL: <https://outlook.gihub.org>.
16. Infrastructure Outlook. Investments Forecasts for China // Global Infrastructure Hub. URL: <https://outlook.gihub.org>.

COMPARATIVE ANALYSIS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN CHINA AND RUSSIA: PROSPECTS FOR COOPERATION

Introduction. This research examines the state and trends in the development of transportation infrastructure in Russia and China. The practice of implementing project initiatives to create transportation infrastructure facilities in Russia and China is presented, as well as the experience of joint cross-border projects, including those implemented on the principles of Public-Private Partnership (PPP), in order to identify prospects for deepening Russian-Chinese cooperation.

Materials and methods. Russian and Chinese official policy documents, analytical reports and statistical data from the World Bank, the Global Infrastructure Hub agency, the China Public-Private Partnerships Center, the Russian National Center for PPP, the Russian ROSINFRA infrastructure project support platform, as well as Russian and Chinese media sources were used as materials for the research.

The research methodology is based on a theoretical and statistical analysis of the specifics of the development of the transportation sector infrastructure within the framework of the implementation of national programs and development strategies of Russia and China, as well as the organization of joint cross-border projects. In the course of the research, expert and survey methods were used, as well as comparative analysis techniques. The results of the research are based on the application of a systematic approach and other scientific methods, such as the method of grouping, generalization, classification, analogy, comparison, formalization. The study also uses descriptive methods based on the collection and study of practical examples of the implementation of projects for the development of the transportation sector in Russia and China.

Research results. Comparing the state of the transportation infrastructure of Russia and China, and conducting a sociological survey on the possibilities of Russian-Chinese cooperation in the field of infrastructure, the authors found that the infrastructure of the transportation sector has the greatest prospect for strengthening cooperation between both countries. The analysis of a number of priority

joint cross-border projects revealed the problems of lack of budgetary funds and the growing increase in the burden on the state budget in the allocation of expenditures for financing infrastructure projects. In this regard, the authors proposed a Public-Private Partnership (PPP) mechanism as a source of additional financing to support the development of transportation infrastructure, as well as its use to deepen bilateral cooperation between China and Russia in the framework of cross-border infrastructure projects.

Discussion and conclusion. In the course of the research, it was found that the potential for cooperation between Russia and China is observed in relation to the implementation of joint infrastructure projects, in particular the development of certain transportation industries. And one of the promising tools for the development of the transportation sectors of Russia and China, as well as ensuring sustainable growth of the economies of both countries, may be the implementation of cross-border projects. The study demonstrates that for the current period, Russia and China have already developed experience in the field of joint cross-border projects.

However, with the continuing burden on the state budget and the reduction of budget expenditures for the development of the infrastructure complex, which, as it was found in the research, leads to an increase in the problem of the infrastructure gap, additional sources of financing are needed. In order to solve this problem, the authors proposed a PPP format for the implementation of joint cross-border projects. The authors have revealed that interaction between states with the attraction of private investment can help accelerate innovation, increase efficiency, as well as deepen and expand Russian-Chinese cooperation.

Ellina A. Shamanina,
PhD in Economics, Associate Professor
of the Department of Economic Policy and
Public-Private Partnership, Moscow State
Institute of International Relations (MGIMO
University), Moscow, Russia

Sofia N. Letnikova,
master's student, Moscow State Institute
of International Relations (MGIMO
University), Moscow, Russia

Alexander D. Zavyalov,
master's student, Moscow State Institute
of International Relations (MGIMO
University), Moscow, Russia

Ключевые слова:

инфраструктура, транспорт, отрасли
транспортной инфраструктуры,
сотрудничество, инфраструктурный
разрыв, трансграничные проекты,
государственно-частное партнёрство (ГЧП),
трансграничные проекты ГЧП, Россия,
Китай.

Keywords:

Infrastructure, Transport infrastructure,
partnership, Infrastructure gap, cross-border
projects, Public-Private Partnership (PPP),
cross-border PPP projects, Russia, China.

The article was prepared within the framework of the MGIMO-University grant for the performance of scientific work by young researchers under the guidance of doctors or candidates of sciences, project No. KMU-14/03 "Potential for Russia and China cooperation in the implementation of infrastructure projects"

References:

1. Kostrinskij, G., 2023. RFPI sozdaet rossijsko-kitajskij fond razvitiya grazhdanskogo aviaproma na 100 mlrd rublej [RDIF is creating a Russian-Chinese fund for the development of the civil aviation industry worth 100 billion rubles]. *Vedomosti. Biznes. [Vedomosti. Business]*. URL: <https://www.vedomosti.ru>.
2. Mil'kina, A., 2024. Kak razvivajutsja transportnye megaproekty v Rossii [How transport major projects are developing in Russia]. *Vedomosti. Razvitie infrastruktury. [Vedomosti. Infrastructure development]*. URL: <https://www.vedomosti.ru>.
3. Osnovnye trendy i statistika rynka GChP po itogam 2023 goda [Main trends and statistics of the PPP market by the end of 2023]. *Analiticheskij dajdzhest, podgotovlennyj ANO «Nacional'nym centrom GChP» pri podderzhke GK VEB.RF [Analytical Digest. National Centre for PPP and VEB.RF]*. 2023.
4. Safronchuk, M.V., 2016. Kejnsmianstvo segodnja: infrastrukturnye proekty – neobhodimoe uslovie dlja vyhoda iz sovremennogo krizisa [Keynesianism today: infrastructure projects – the necessary condition for the exit from modern crisis]. *Jekonomika i upravlenie: problemy, reshenija [Economics and management: problems, solutions]*. № 11. Т. 1. P. 5-11.
5. Severnyj morskoy put': chto i kuda perevozzjat sredi rossijskih l'dov [Northern Sea Route: what is transported and where among Russian ice]. *BKS Jekspress [BCS-Express]*. URL: <https://bcs-express.ru>.
6. Stroitel'stvo v rossijskih regionah: itogi 2023 g. [Construction in Russian regions: results for 2023]. *Analiticheskoe agentstvo "Sherpa Group" [Analytical Agency "Sherpa Group"]*. URL: <https://sherpagroup.ru>.
7. Razvitie transportnoj sistemy Rossii v 2023 godu [The Russian transport system development in 2023]. *Vzgljad. Delovaja Gazeta [View. Business Newspaper]*. URL: <https://vz.ru>.
8. Tovaroborot Rossii i Kitaja v 2023 godu pobil record [Trade turnover between Russia and China in 2023 broke a record]. *RBK. Jekonomika [RBC. Economics]*. URL: <https://www.rbc.ru>.
9. Transgranichnye gosudarstvenno-chastnye partnjorstva [Cross-border public-private partnerships]. *Doklady i rabochie dokumenty [Reports and working papers]*. EABR [EDB]. 2023.
10. Transport. Tehnologii. Trendy. Kak novye tehnologii menjajut zheleznodorozhnuju otasl'? [Transport. Technologies. Trends. How are new technologies changing the railway industry?]. *Analiticheskij obzor investicionnoj kompanii polnogo cikla «RZHD-Invest» [Analytical Review, RZD-Invest]*. 2020.
11. Jekonomicheskie aspekty iniciativy «Odin pojas, odin put'»: Vozmozhnosti i riski transportnyh koridorov [Economic aspects of the Belt and Road Initiative: Opportunities and risks of transport corridors]. *Vsemirnyj bank [World Bank]*. 2019. URL: <https://www.vsemirnyjbank.org>.
12. Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridor. 2019. International Bank for Reconstruction and Development. Washington DC.
13. China's treatment of local debt 'ulcer' threatens growth target. 2024. *Financial Times*. URL: <https://www.ft.com>.
14. Country Snapshots. China. Private Participation in Infrastructure (PPI). Infrastructure Finance, PPPs & Guarantees. International Bank for Reconstruction and Development. URL: <https://ppi.worldbank.org>.
15. Infrastructure Outlook. Investments Forecasts for Russia. *Global Infrastructure Hub*. URL: <https://outlook.gihub.org>.
16. Infrastructure Outlook. Investments Forecasts for China. *Global Infrastructure Hub*. URL: <https://outlook.gihub.org>.