

Интернет-журнал «Отходы и ресурсы» <https://resources.today>  
Russian Journal of Resources, Conservation and Recycling

2021, №4 Том 8 / 2021, No 4, Vol 8 <https://resources.today/issue-4-2021.html>

URL статьи: <https://resources.today/PDF/02ECOR421.pdf>

DOI: 10.15862/02ECOR421 (<https://doi.org/10.15862/02ECOR421>)

**Ссылка для цитирования этой статьи:**

Пашаев, М. Я. Развитие инвестиционных проектов в области устойчивых транспортных объектов / М. Я. Пашаев, Д. Ш. Алихаджиева // Отходы и ресурсы. — 2021. — Т. 8. — № 4. — URL: <https://mir-nauki.com/PDF/02ECOR421.pdf> DOI: 10.15862/02ECOR421

**For citation:**

Pashaev M.Ya., Alikhadzhiyeva D.Sh. Development of investment projects in the field of sustainable transportation facilities. *Russian Journal of Resources, Conservation and Recycling*, 8(4): 02ECOR421. Available at: <https://mir-nauki.com/PDF/02ECOR421.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.). DOI: 10.15862/02ECOR421

*Работа выполнена при финансовой поддержке гранта Российского фонда фундаментальных исследований (РФФИ), проект № 20-010-00383 А*

## Пашаев Магомед Ярагиевич

ФГБОУ ВО «Грозненский государственный нефтяной технический университет имени академика М.Д. Миллионщикова», Грозный, Россия  
Проректор по цифровизации и инновациям  
Кандидат технических наук, доцент  
E-mail: [pashaevm@yandex.ru](mailto:pashaevm@yandex.ru)

## Алихаджиева Диана Шамильевна

ФГБОУ ВО «Грозненский государственный нефтяной технический университет имени академика М.Д. Миллионщикова», Грозный, Россия  
Старший преподаватель кафедры «Экономическая теория и государственное управление»  
Кандидат экономических наук  
E-mail: [dalihadzhiyeva@mail.ru](mailto:dalihadzhiyeva@mail.ru)

# Развитие инвестиционных проектов в области устойчивых транспортных объектов

**Аннотация.** Концепция устойчивого развития в международной повестке возникла во второй половине 20-го века, когда проблемы окружающей среды и общества стали очевидным фактором, препятствующим стабильному экономическому развитию. Транспортная система является основной в сфере решения социальных и экологических проблем. В данной статье авторами рассматриваются инвестиционные проекты в области устойчивых транспортных объектов, перспективы внедрения новых технологий транспортной логистики позволят эффективно воздействовать на развитие территорий. Показано, что при привлечении устойчивого финансирования достигаются более высокие показатели и эффективное управление ресурсами, а также внедрение инновационных подходов в развитии транспортных объектов, что способствует развитию регионов.

В статье авторами проеден анализ реализуемых инвестиционных проектов в Индии, Канаде, России и Китае, которые развивают собственные инфраструктурные проекты развития устойчивой инфраструктуры, формирования новых инструментов финансирования проектов, разрабатываются международные инициативы для получения положительных экономических эффектов в долгосрочной перспективе.

В контексте построения глобальной системы важную роль играет сотрудничество с крупными странами, имеющими значительное геополитическое и геоэкономическое влияние — к числу таковых относится и Россия, что является актуальным в настоящее время.

В статье сделан вывод, что инициатива реализации ряда крупных проектов в сфере инфраструктурного и логистического развития, большая часть из которых подразумевает дальнейшее расширение и вовлечение новых участников, позволит говорить о существовании хорошего задела для реализации равноправного экономического сотрудничества в развитии новых инвестиционных и технологических проектов в области устойчивых транспортных объектов.

**Ключевые слова:** транспорт; логистика; устойчивое развитие; территория; транспортные объекты; инфраструктура; транспортная логистика; геополитика

Развитие общественной инфраструктуры является одним из ключевых драйверов экономического роста и требует значительных инвестиций, чтобы удовлетворять постоянно растущий спрос населения. Тем не менее, для привлечения финансирования необходимы новые подходы к строительству и эксплуатации инфраструктурных объектов, учитывающие социальные и экологические факторы, наряду с экономической эффективностью. Для обоснования подобных проектов развития транспортной и складской инфраструктуры необходим взаимосвязанный учет комплекса экономических, экологических и социальных факторов [5].

Инвесторы все чаще обращают внимание на способность инфраструктуры отвечать новым вызовам:

- масштабному загрязнению окружающей среды;
- росту социальных проблем (бедности, неравенства, перенаселения);
- изменению климата, сокращению природных ресурсов и биоразнообразия.

Так, к примеру, 83 % руководителей высшего звена и специалистов по инвестициям ожидают от таких инициатив большей акционерной стоимости и склонны вкладываться в устойчивые и качественные проекты. Развитие устойчивой и качественной инфраструктуры является важной составляющей экономического роста.

Такая инфраструктура менее подвержена климатическим рискам, способствует улучшению жизни людей и является более эффективной и прибыльной с точки зрения возврата инвестиций. Развитые страны уже давно учитывают факторы устойчивости при реализации инфраструктурных проектов, а международные финансовые организации разрабатывают собственную политику по оценке их устойчивости.

Кроме того, такая инфраструктура способствует достижению национальных и международных целей и стратегий развития — целям устойчивого развития ООН, Парижского соглашения, принципов QII и др. [6]. Россия как крупный игрок на международной арене также привержена принципам устойчивости, однако уступает развитым странам по темпам их реализации и по строительству устойчивой инфраструктуры. Ориентация России на устойчивость позволит стимулировать экономическое развитие, повысить уровень жизни людей и осуществить планы по сохранению окружающей среды и минимизации воздействия на климат. Эта задача также является приоритетной в рамках развития инфраструктуры, при котором страна сталкивается с двумя существенными проблемами — дефицитом инвестиций и недостаточным уровнем качества и устойчивости объектов.

Транспорт занимает весомые позиции в торгово-транспортнологистическом комплексе страны (табл. 1). С экономической точки зрения транспортная инфраструктура является основой любой экономической системы и обеспечивает ее функционирование и развитие [1].

**Таблица 1**

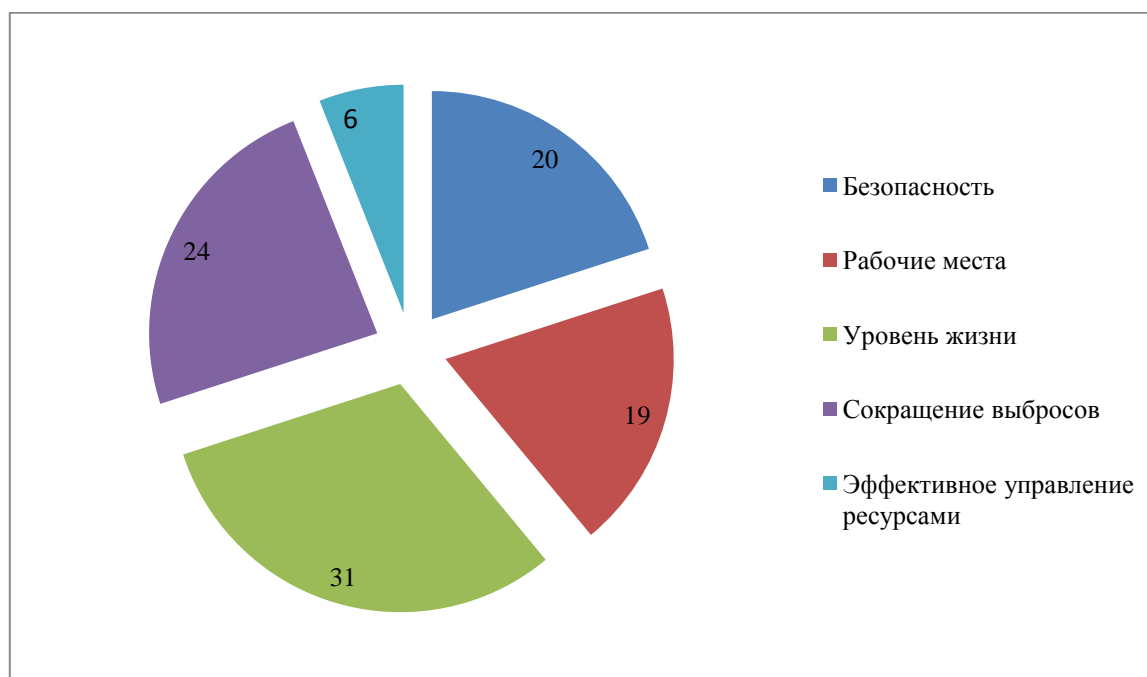
**Доля транспорта в торгово-транспортнологистическом комплексе России в 2020 году [1]**

№	Показатели	Доля, в %
1	Выпуск	53 %
2	Добавленная стоимость	51 %
3	Инвестиционные вложения	89 %
4	Налоговые выплаты	93 %
5	Численность занятых	30 %
6	Созданные рабочие места	114,6 тыс.

*Составлено авторами*

Сфера транспорта является одной и наиболее важных инфраструктурных систем, без функционирования которой невозможно обеспечить функционирование и развитие экономики страны — прежде всего, как система, обеспечивающая перемещение и грузооборот всех материальных ресурсов и объектов, востребованных в процессе экономической деятельности [2].

Городская среда не соответствует растущему спросу на инфраструктуру, в частности, системы общественного транспорта часто находятся в отдалении от жилых микрорайонов. Более 40 тыс. населенных пунктов с общим населением около 15 млн человек не имеют связи с сетью дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием. При этом Россия участвует во многих международных инициативах по устойчивому развитию. Некоторые задачи и обязательства по международным инициативам устойчивого развития уже имеют связь с национальными целями развития до 2030 г., национальными проектами и комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Тем не менее, этих мер может быть недостаточно для достижения задач устойчивого развития.



**Рисунок 1.** Социальные и экологические эффекты транспортных проектов Мирового банк развития, % (составлено авторами)

Выделенные средства будут потрачены в течение 5 лет на строительство новых и расширение существующих велосипедных дорожек, троп и пешеходных мостов. Инициатива является частью национальной цели сделать общественный транспорт привлекательным для населения по всей стране. Ожидается, что проекты создадут миллионы рабочих мест, будут способствовать более устойчивому развитию экономики и минимизируют негативное воздействие транспортного сектора на окружающую среду. При этом новые проекты будут сосредоточены не только в городах, но и в сельской местности, где доступ к общественному транспорту зачастую ограничен, а значит, будет способствовать развитию сельских регионов.

Устойчивые транспортные объекты также способствуют региональному развитию, улучшению общественного здравоохранения и образования и других сфер. Так, Мировой банк развития финансирует транспортные проекты, которые учитывают такие положительные эффекты, как повышение уровня жизни населения, сокращение выбросов парниковых газов и обеспечение безопасности.

Рассмотрим на примерах социальные и экологические эффекты транспортных проектов.

1. Региональная система скоростного транспорта (RRTS) Дели-Мератх, Индия.

Участники проекта: Новый банк развития, Азиатский банк развития, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, правительство Индии. Инвестиции: более \$2 млрд. Планируется строительство скоростного железнодорожного коридора, соединяющего Дели с городами Газиабад и Мератх (штат Уттар-Прадеш) общей протяженностью 82,15 км. Строительство скоростного транспорта позволит сократить время в пути до 60 минут. В рамках проекта будет разработана эффективная региональная транспортная система, способствующая улучшению уровня жизни людей. Она позволит справиться с перенаселенностью Дели и обеспечит людей быстрой, надежной и безопасной системой общественного транспорта.

На данный момент, энергетика является наиболее привлекательной сферой для инвестиций в устойчивую инфраструктуру. Страны стремятся достичь углеродной нейтральности и сократить выбросы парниковых газов для выполнения поставленных целей. В связи с этим продолжает расти спрос на ВИЭ, особенно на солнечную и ветряную энергетику. Растет спрос и на устойчивый транспорт для сокращения воздействия на окружающую среду и улучшения жизни людей.

2. Зеленый транспорт в Канаде. Участники проекта: правительство Канады. Инвестиции: \$400 млн. Выделенные средства будут потрачены в течение 5 лет на строительство новых и расширение существующих велосипедных дорожек, троп и пешеходных мостов.

3. Проект «Один пояс, Один путь». В конце 2017 г. были окончательно сформулированы ключевые принципы строительства проекта «Один пояс, Один путь», среди которых [7]:

- Принцип всеобщего равенства и равноправного участия в проекте.
- Принцип мирного сосуществования и кооперации.
- Принцип невмешательства во внутренние дела других государств.
- Принцип свободного и честного сотрудничества.
- Принцип абсолютной открытости, прозрачности и мультипликативности реализуемых проектов.
- Принцип «общего мышления», мирной многосторонней дипломатии.
- Принцип «единой судьбы» и «инклюзивного вовлечения».

Развитие транспортно-логистического измерения «Пояса и пути» условно можно разбить на четыре укрупненные группы — автомобильные перевозки, перевозки с железнодорожным транспортом, морская логистика и авиаперевозки.

Анализируя транспортно-логистическое измерения, следует сделать акцент на сфере железнодорожных перевозок, поскольку именно на нее был сделан особый упор в первые годы интеграции России в пространство «Один пояс, Один путь».

В настоящее время наиболее крупными из проектов являются: высокоскоростная магистраль «Пекин — Москва» и транспортный коридор «Китай — Монголия — Москва».

Стороны полагают, что транспортный коридор «Китай — Монголия — Москва» должен к 2025 г. достигнуть того же уровня развития, что и реализуемый Индией транспортный коридор «Север — Юг», а в перспективе — составить ему серьезную экономическую конкуренцию [8]. Следует отметить, что на данный момент стороны предпринимают довольно активные шаги в этом направлении — в частности, за прошедшие несколько лет китайской стороной была проведена комплексная модернизация автодорог (например, в автономном районе Внутренняя Монголия) [9], а также создана трехсторонняя проектная группа по развитию железнодорожного сообщения в рамках ТК «КМР» [10].

Инициатива является частью национальной цели сделать общественный транспорт привлекательным для населения по всей стране. Ожидается, что проекты создадут миллионы рабочих мест, будут способствовать более устойчивому развитию экономики и минимизируют негативное воздействие транспортного сектора на окружающую среду. При этом новые проекты будут сосредоточены не только в городах, но и в сельской местности, где доступ к общественному транспорту зачастую ограничен, а значит, будет способствовать развитию сельских регионов.

Устойчивые транспортные объекты также способствуют региональному развитию, улучшению общественного здравоохранения и образования и других сфер. Так, Мировой банк развития финансирует транспортные проекты, которые учитывают такие положительные эффекты, как повышение уровня жизни населения, сокращение выбросов парниковых газов и обеспечение безопасности (табл. 2).

Таблица 2

**Инициативы по развитию инфраструктуры в рамках национальных целей развития, соответствующих достижению цели устойчивого развития (ЦУР) ООН и устойчивого развития**

Национальные цели	Инициативы	Результат
	Транспортная сфера	
НЦ 1 Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство	ФП «Дорожная сеть»	Рост доли дорог, соответствующих нормативам по качеству, вдвое до 85 %, дорог регионального значения — до 51 %
НЦ 3 Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство	ФП «Безопасность дорожного движения»	Обновление дорожной инфраструктуры
НЦ 1 Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство	ФП «Речной транспорт»	Строительство Багаевского и Нижегородского гидроузлов с увеличением пропускной способности более чем на 69 млн тонн в год, реконструкция объектов инфраструктуры канала имени Москвы
НЦ 4 Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство	ФП «Высокоскоростное железнодорожное сообщение»	Увеличение протяженности скоростных железнодорожных магистралей между крупными городами до 300 км

Национальные цели	Инициативы	Результат
	Транспортная сфера	
НЦ 4 Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство	ФП «Европа-Западный Китай»	Строительство скоростной автомагистрали Москва — Казань и транспортного обхода г. Тольяти со строительством моста через Волгу
НЦ 4 Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство	ФП «Железнодорожный транспорт и транзит»	Расширение Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, реконструкция ж/д станций, строительство дополнительных путей и линий Селихин-Ныш
НЦ 4 Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство	ФП «Связь между центрами экономического роста»	Реконструкция 32 мостов, строительство 14 транспортных обходов городов, развязок и путепроводов, ЦКАД, развитие Центрального транспортного узла
НЦ 4 Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство	ФП «Морские порты России»	Строительство и реконструкция портовой инфраструктуры
Не указаны	ФП «Региональные аэропорты»	Модернизация 62 аэропортов
НЦ 4 Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство	ФП «Транспортные логистические центры»	Строительство 19 транспортно-логистических центров на ключевых направлениях грузового сообщения, обслуживание грузопотоков по транспортным коридорам «Восток-Запад» и «Север-Юг»
НЦ 1 Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство	ГП «Комплексное развитие сельских территорий»	Развитие транспортной инфраструктуры на сельских территориях
НЦ 4 Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство	ГП «Развитие транспортной системы»	Строительство и модернизация транспортной инфраструктуры

*Составлено авторами*

Технологии спутниковой навигации позволяют существенно расширить круг задач поддержки транспортной логистики: не только пассивно отслеживать возможные перемещения груза в процессе его обработки, но и активно вести мониторинг ситуации, при необходимости оперативно поддерживая процесс нейтрализации нежелательных ситуаций и событий.

Таким образом, данные технологии предоставляют средства для существенного расширения возможностей оперативного реагирования на различные угрозы, которые возникают или могут возникнуть в процессе оказания транспортных услуг [3].

## ЛИТЕРАТУРА

1. Пашаев М.Я., Алихаджиева Д.Ш. Развитие зеленой логистики в системе мер по реализации национального проекта «экология» в Чеченской Республике // Вестник Академии Знаний. 2020 № 4(39). С. 205–208.
2. Пашаев М.Я., Алихаджиева Д.Ш. Развитие информационных систем в транспортной логистике как задача проектного управления. // Современные проблемы управления проектами в инвестиционно-строительной сфере и природопользовании. Материалы X Международной научно-практической конференции, посвященной 113-летию РЭУ им. Г.В. Плеханова. Москва, 8–12 апреля 2020.

3. Пашаев М.Я. Возможности использования систем спутниковой навигации для оптимизации перевозок грузов в транспортной логистике // Пространственное развитие территорий в условиях цифровизации: социо-эколого-экономические системы. Материалы Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. Грозный, 08–09 декабря 2020, Издательство: ООО «Спектр» (Москва).
4. Потравный И.М., Яшалова Н.Н., Гассий В.В., Чавез Феррейра К.Й. Проектный подход в управлении экологически ориентированным развитием экономики // Экономика региона. — 2019. — Т. 15 (Вып. 3). — С. 806–821.
5. Ляпина А.А. Экономика. Экология. Затраты. М.: ТЕИС, 1997. — 195 с.
6. Потравный И.М., Крюкова А.А. Реализация климатических проектов как новая форма экологической ответственности бизнеса. В сборнике: Современные проблемы управления проектами в инвестиционно-строительной сфере и природопользовании. Материалы XI Международной научно-практ. конф. М.: РЭУ им. Г.В. Плеханова, 2021. С. 281–287.
7. Чоу Э. Братья не навек. Почему нефть и газ не только сближают, но и отдаляют Россию и Китай [Электронный ресурс] // Московский центр Карнеги. 29.01.2021. URL: <https://carnegie.ru/commentary/83749> (дата обращения: 10.11.2021).
8. Baruah D. India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia // Carnegie Endowment for International Peace. 10.05.2018. URL: [https://carnegieendowment.org/files/WP\\_Darshana\\_Baruah\\_Belt\\_Road\\_FINAL.pdf](https://carnegieendowment.org/files/WP_Darshana_Baruah_Belt_Road_FINAL.pdf) (accessed: 10.11.2021).
9. Inner Mongolia trade volume hits record high in 2017 // China Daily. 19.01.2018. URL: <http://www.chinadaily.com.cn/a/201801/19/WS5a619888a3106e7dcc135585.html> (accessed: 10.11.2021).
10. Петр Засельский: принятие Рабочего плана даст импульс к развитию железной дороги экономического коридора Россия-Монголия-Китай // Министерство экономического развития РФ. 06.11.2020. URL: [https://economy.gov.ru/material/news/zaselskiy\\_prinyatie\\_rabocheho\\_plana\\_dast\\_impuls\\_k\\_razvitiyu\\_zheleznoy\\_dorogi\\_ekonomicheskogo\\_koridora\\_rossiya\\_mongoliya\\_kitay.html](https://economy.gov.ru/material/news/zaselskiy_prinyatie_rabocheho_plana_dast_impuls_k_razvitiyu_zheleznoy_dorogi_ekonomicheskogo_koridora_rossiya_mongoliya_kitay.html) (дата обращения: 10.11.2021).

**Pashaev Magomed Yaragievich**

Grozny State Oil Technical University, Grozny, Russia  
E-mail: pashaevm@yandex.ru

**Alikhadzhieva Diana Shamil'evna**

Grozny State Oil Technical University, Grozny, Russia  
E-mail: dalihadzhieva@mail.ru

## **Development of investment projects in the field of sustainable transportation facilities**

**Abstract.** The concept of sustainable development on the international agenda emerged in the second half of the 20th century, when environmental and social problems became an obvious factor hindering sustainable economic development. The transport system is central to solving social and environmental problems. In this article, the authors consider investment projects in the field of sustainable transport facilities, the prospects for the introduction of new technologies of transport logistics will effectively influence the development of territories. It is shown that when attracting sustainable financing, higher indicators and effective resource management are achieved, as well as the introduction of innovative approaches in the development of transport facilities, which contributes to the development of regions.

In the article, the authors analyze the ongoing investment projects in India, Canada, Russia and China, which are developing their own infrastructure projects for the development of sustainable infrastructure, the formation of new instruments for financing projects, international initiatives are being developed to obtain positive economic effects in the long term.

In the context of building a global system, cooperation with large countries that have significant geopolitical and geo-economic influence plays an important role, including Russia, which is relevant at the present time.

The article concludes that the initiative to implement a number of large projects in the field of infrastructure and logistics development, most of which implies further expansion and involvement of new participants, will make it possible to talk about the existence of a good foundation for the implementation of equal economic cooperation in the development of new investment and technological projects in the field of sustainable transport facilities.

**Keywords:** transport; logistics; sustainable development; territory; transport facilities; infrastructure; transport logistics; geopolitics