

**РАЗВИТИЕ МЕХАНИЗМОВ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА
В САУДОВСКОЙ АРАВИИ**DOI: <https://doi.org/10.24891/hzkvjs>EDN: <https://elibrary.ru/hzkvjs>**Елена Борисовна ЗАВЬЯЛОВА**

ответственный автор, кандидат экономических наук, доцент, заведующая кафедрой экономической политики и государственно-частного партнерства, Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации (МГИМО), Москва, Российская Федерация

e-mail: e.zavyalova@inno.mgimo.ru

ORCID: отсутствует

SPIN: 3062-2240

Алина Халилевна ЭЛЬ-САЙЕД

аспирант кафедры экономической политики и государственно-частного партнерства, Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации (МГИМО), Москва, Российская Федерация

e-mail: alina_es@mail.ru

ORCID: отсутствует

SPIN: 7186-8830

Павел Александрович ПУЗЫРЕВ

аспирант кафедры экономической политики и государственно-частного партнерства, Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации (МГИМО), Москва, Российская Федерация

e-mail: pavel0581@gmail.com

ORCID: отсутствует

SPIN: 2613-5652

История статьи:

Рег. № 427/2025

Получена 03.07.2025

Одобрена 07.07.2025

Доступна онлайн

14.08.2025

Специальность: 5.2.3

УДК 334.7

JEL: L32

Ключевые слова:

государственно-частное партнерство, Saudi Vision 2030, Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива (ССАГПЗ), Саудовская Аравия

Аннотация

Предмет. Государственно-частное партнерство (ГЧП) в Королевстве Саудовская Аравия и проекты ГЧП в транспортной системе страны в рамках стратегии «Saudi Vision 2030».

Цели. Проследить эволюцию проектов ГЧП в Саудовской Аравии и проанализировать перспективные ГЧП-проекты, находящиеся на стадии планирования.

Методология. В процессе исследования использованы контент-анализ нормативных актов Королевства Саудовская Аравия, кейс-анализ проектов, качественная оценка их эффективности.

Результаты. Показано, как переход к моделям ГЧП повышает качество услуг в секторах экономики страны.

Выводы. Модели ГЧП превратились в ключевой инструмент модернизации транспортной инфраструктуры Королевства Саудовская Аравия. Они способствуют достижению целей «Saudi Vision 2030» по превращению страны в глобальный логистический узел.

Для цитирования: Завьялова Е.Б., Эль-Сайед А.Х., Пузырев П.А. Развитие механизмов государственно-частного партнерства в Саудовской Аравии // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2025. – № 8. – С. 204 – 218. DOI: 10.24891/hzkvjs EDN: HZKVJS

Королевство Саудовская Аравия (КСА) по праву считается одной из наиболее динамично развивающихся стран региона. За полвека опережающего экономического роста стране удалось подняться до уровня развитых стран и войти в G20.

Вместе с тем во второй половине 2010-х гг. стали проявляться признаки замедления экономики страны. На фоне решения ОПЕК+ об ограничении производства нефти в 2019 г., а также под давлением того факта, что США начали активно экспортировать газ, темпы роста ВВП КСА сократились до 1,7% в год, что определило необходимость поиска новых стимулов экономического развития.

Именно поэтому наследным принцем Мухаммедом ибн Салман Аль Саудом была инициирована масштабная программа по модернизации и развитию экономики страны. Результатом этой работы стало принятие в 2016 г. стратегической национальной программы развития Королевства «Saudi Vision 2030» (араб. رؤية السعودية 2030).

Одно из ключевых положений этой программы сводится к призыву развивать транспортную инфраструктуру. В ближайшие годы планируется модернизация и развитие аэропортов в Джидде и Эр-Рияде, строительство железной дороги, связывающей Джидду с Эр-Риядом и восточным побережьем, а также изучается возможность внедрения технологий вакуумного поезда Hyperloop и магнитной левитации Maglev.

Осознание важности инфраструктурного развития подтолкнуло государство к необходимости поиска наиболее эффективных инструментов для решения этой задачи. С этой целью в стране стали развивать механизмы государственно-частного партнерства (ГЧП) [1, 2].

Наибольшее значение для страны имеют четыре основных вида транспорта – автомобильный и железнодорожный для внутреннего сообщения, морской и авиатранспорт – для развития внешних связей.

Планируемое перемещение 50 млн т грузов с авто на железную дорогу дает потенциальное сокращение выбросов CO₂, что интегрируется в цели инициативы Saudi Green Initiative [3].¹

Что касается морского транспорта, морские порты составляют основу внешней торговли Саудовской Аравии, и их эффективность критически важна для реализации экспортно-импортного потенциала страны.

Однако, если портовая инфраструктура развита хорошо (порты Джидда и Ямбу-эль-Бахр на Красном море и Эд-Даммам и Эль-Джубайль в Персидском заливе), то состояние автомобильных дорог требует повышенного внимания. Только 21% дорог имеет асфальтовое покрытие, а на автомагистрали приходится чуть менее 2% от всей дорожной сети.

Если говорить о железнодорожном транспорте, то несмотря на относительно небольшую протяженность по сравнению с автомобильным транспортом, именно в эту отрасль направляются наибольшие ресурсы, как финансовые, так и интеллектуальные [4].

¹ Saudi Railway Project: Balancing Growth and Environmental Protection.
URL: <https://moneysmagazine.com/saudi-railway-project-balancing-growth-and-environmental-protection/>

Авиационное сообщение в Королевстве развито хорошо. В соответствии с Ежегодным отчетом Генерального управления гражданской авиации по итогам 2024 г.², в стране активно реализуются запланированные масштабные проекты по модернизации и расширению аэропортов в рамках национальных стратегий развития «Видение Саудовской Аравии 2030» и «Авиация Саудовской Аравии» (араб. الاستراتيجية الوطنية للطيران).

Эти стратегии направлены на увеличение пассажиропотока до 330 млн пассажиров в год, расширение маршрутов до двухсот пятидесяти направлений и рост объема грузоперевозок до 4,5 млн т к 2030 г.³

Большинство экспертов достаточно высоко оценивают перспективы развития рынка инфраструктуры в стране. Если на 2024 г. озвучивались цифры в 36 млрд долл. США, то уже к 2029 г. ожидается 44,81 млрд долл.⁴

В рамках программы «Saudi Vision 2030» правительство заявило о намерении запустить несколько инфраструктурных проектов общей стоимостью до 1,8 трлн долл. с долей муниципальной инфраструктуры в размере 17,3 млрд долл. в 2024 г. и, по прогнозам, до 21,3 млрд долл. в 2025 г. [5–7].⁵

Конечной целью является создание в стране глобального логистического узла. Таким образом, можно говорить о том, что стратегические задачи государства и инвестиционная привлекательность подготовили почву для возникновения в стране солидной правовой и институциональной базы для государственно-частного партнерства.

Следует отметить, что до 2017 г. в стране фактически не было практики государственно-частного партнерства. В основном, отношения такого рода регулировались законом «О тендерах и государственных закупках», изданным в 2006 г.

Интересной особенностью документа было то, что он не предусматривал прямых переговоров между государственным и частным секторами, а также не предполагал уход от традиционных схем реализации проектов⁶.

Также сотрудничество государства и бизнеса регулировалось законом «Об иностранных инвестициях», изданным в 2000 г. и переизданном в 2019 г. с учетом требований стратегии «Saudi Vision 2030».

Этот документ напрямую не регулирует отношения государства и частного сектора, но определяет формы участия и права иностранных инвесторов.

В частности, в нем предусмотрено право иностранного инвестора на осуществление инвестиционной деятельности в форме совместного предприятия с национальными инвесто-

² 2024 العام المدني: التقرير السنوي لعام 2024 [Генеральное управление гражданской авиации: Ежегодный отчет за 2024 г.]. URL: https://www.gaca.gov.sa/-/media/Files/PDF/Reports/GACA-annual-report_2024_Arabic.pdf

³ Introducing the Saudi Aviation Strategy. URL: <https://gaca.gov.sa/-/media/Files/PDF/Content--Pages/SASFAFBrochure2023V4.pdf>

⁴ The Role of Infrastructure in the Saudi Vision 2030, 2022. URL: <https://careers.atkinsrealis.com/blogs/2022-7/the-role-of-infrastructure-in-the-saudi-vision-2030>

⁵ Infrastructure Sector 2025 White Paper. URL: <https://www.sbjbc.org/infrastructure-sector-2025-white-paper>

⁶ مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية. عقود الشراكة بين القطاعين العام والخاص [Договоры о государственно-частном партнерстве]. 2019. Т. 3. № 5. С. 76–111. URL : DOI: 10.26389/AJSRP.S311218

рами (ст. 5) и право на справедливую компенсацию в случае изъятия собственности в общественных интересах (ст. 11)⁷.

Ситуация кардинально изменилась после принятия «Saudi Vision 2030».

Для реализации поставленных целей был создан первый в своем роде Национальный центр приватизации и государственно-частного партнерства (араб. **المركز الوطني للتخصيص**), отвечающий непосредственно за реализацию программы приватизации и ГЧП в стране⁸.

Основной целью центра является содействие процессам передачи части активов и услуг государственных учреждений в частные руки. Фактически центр выполняет следующие функции:

- разрабатывает политику, стратегии и нормативные рамки для проектов ГЧП;
- определяет сферы и виды деятельности, подлежащие приватизации;
- устанавливает стандарты и критерии для реализации таких проектов⁹.

Следующим важным шагом стало принятие Закона «Об участии частного сектора» (араб. **نظام التخصيص**), утвержденного королевским Указом от 5 Шаабана 1442 г. по хиджре (соответствует 18.03.2021) № М/63, разработанного специально для создания благоприятных условий для эффективной реализации и регулирования проектов ГЧП в стране¹⁰.

В рамках документа утверждены текущая система приватизации и схема ГЧП. Более того, в ст. 1 Закона дано четкое определение ГЧП.

Для саудитов ГЧП – это договорное соглашение, связанное с инфраструктурой или общественной услугой, которое создает отношения между правительством и частной стороной и включает следующие элементы:

- срок действия составляет пять лет или более;
- частная сторона выполняет работы, включающие два или более из следующих действий: проектирование, строительство, управление, эксплуатацию, техническое обслуживание или финансирование активов, независимо от того, принадлежат ли активы правительству, частной стороне или обеим сторонам;
- наличие качественного и количественного распределения рисков между правительством и частной стороной;
- финансовое вознаграждение, причитающееся частной стороне или обязательное для нее по данному договорному соглашению, основывается в основном на уровне выполнения обязательств, возложенных на нее.

Потенциальному инвестору необходимо учесть, что конкретные правила, процедуры, критерии и требования, такие как минимальная стоимость контракта, методы приватизации и порядок проведения конкурсов, содержатся в отдельном исполнительном регламенте

⁷ Министерство инвестиций Саудовской Аравии. Закон об иностранных инвестициях Саудовской Аравии от 2000 г. URL: <https://misa.gov.sa/app/uploads/2024/03/foreign-investment-law-pdf.pdf>

⁸ Национальный центр приватизации и государственно-частного партнерства (Саудовская Аравия). URL: <https://www.ncp.gov.sa>

⁹ Saudipedia. **المركز الوطني للتخصيص** [Национальный центр приватизации]. URL: <https://saudipedia.com/article/5980/>

¹⁰ **المركز الوطني للتخصيص (السعودية). نظام مشاركة القطاع الخاص** [Закон об участии частного сектора], 2021. URL: https://www.ncp.gov.sa/ar/Pages/Private_Sector_Participation_Law.aspx

(араб. *اللائحة التنفيذية*), разработанном Советом директоров того же Национального центра приватизации и ГЧП.

Полное и официальное название регламента – «Исполнительный регламент системы приватизации» (араб. *اللائحة التنفيذية لنظام التخصيص*).

В соответствии со ст. 5 Закона, исполнительный регламент определяет возможные методы приватизации, связанные с государственно-частным партнерством или передачей права собственности на активы, а также условия и правила, необходимые для каждого из этих методов.

Также важно учитывать, что регламент является приоритетным, но не единственным регулятором деятельности по вопросам приватизации и реализации ГЧП в КСА. В соответствии со ст. 10 Закона «Об участии частного сектора», решением Совета министров или уполномоченного им лица на основании рекомендации Министерства может быть утверждено предоставление финансовой и кредитной поддержки для проекта.

Несмотря на некоторую фрагментарность правового регулирования, в стране четко определен набор форм ГЧП.

Согласно тексту четвертой главы Исполнительного регламента к Закону об участии частного сектора Саудовской Аравии, изданного 23 Раби 1443 г. (соответствует 28.11.2021) с изменениями от 31.12.2023¹¹ (ч. 2 ст. 54), допустимыми формами ГЧП, в зависимости от результатов исследования конкретного будущего проекта, в Королевстве являются:

- строительство – эксплуатация – передача (Build – Operate – Transfer, BOT);
- строительство – владение – эксплуатация (Build – Own – Operate, BOO);
- строительство – владение – эксплуатация – передача (Build – Own – Operate – Transfer, BOOT);
- строительство – передача – эксплуатация (Build – Transfer – Operate, BTO);
- проектирование – строительство – обслуживание (Design – Build – Maintain, DBM);
- проектирование – строительство – эксплуатация (Design – Build – Operate, DBO);
- проектирование – строительство – финансирование – обслуживание (Design – Build – Finance – Maintain, BFM);
- проектирование – строительство – финансирование – эксплуатация – обслуживание (Design – Build – Finance – Operate – Maintain, DBFOM);
- проектирование – строительство – финансирование – эксплуатация (Design – Build – Finance – Operate, DBFO);
- проектирование – строительство – управление – финансирование (Design – Construct – Manage – Finance, DCMF);
- реконструкция – владение – эксплуатация (Rehabilitate – Own – Operate, ROO);
- любая другая модель контрактации, к которой применима концепция ГЧП, утвержденная уполномоченным органом, одобрившим документы конкретного бизнес-кейса.

¹¹ Национальный центр приватизации Саудовской Аравии. Исполнительный регламент к Закону об участии частного сектора, 2024. URL: https://ncp.gov.sa/en/Laws-Regulations/Documents/A2-Implementing-Regulations-PSP-Law_.pdf

Об успехе модели ГЧП Саудовской Аравии можно судить по тому факту, что за недолгий период ее реализации запущено несколько крупных проектов. Рассматривая подробнее наиболее значимые из них, необходимо сосредоточить внимание преимущественно на четырех базовых секторах транспортной системы Королевства – автомобильном, железнодорожном, морском и авиационном, поскольку именно в сфере их развития сосредоточены наиболее капиталоемкие и системообразующие ГЧП-проекты, параллельно определяющие темпы диверсификации экономики КСА.

В Королевстве Саудовская Аравия, обладающем обширной территорией, развитие автодорожной сети имеет первостепенное значение для внутренней связности страны. Несмотря на то, что протяженность современных скоростных магистралей насчитывает более пяти тысяч км¹², что составляет около 1,6% от общей протяженности дорог в стране, продолжается их активное развитие, в том числе и за счет создания платных магистралей.

В 2017 г. Министром транспорта Сулейманом Аль-Хамданом было объявлено, что строительство ряда новых автотрасс будет передано частным компаниям на условиях концессии с правом взимания платы за проезд¹³.

Фактически, это открыло возможность создания платных автомагистралей, которые, в отличие от ОАЭ, не практиковались в КСА.

По состоянию на 2025 г., Королевство запускает приватизационно-концессионную программу, состоящую из четырех пилотных высокоскоростных трасс с вводом в эксплуатацию до 2030 г.¹⁴:

- Янбу – Джубель;
- Асир – Джазан;
- Джедда – Джазан;
- Джедда – Мекка.

В качестве одного из примеров стоит рассмотреть ГЧП-проект по строительству скоростного шоссе между юго-западными провинциями Асир и Джазан, общей планируемой протяженностью в сто тридцать шесть км.

Здесь была применена модель реализации по схеме DBFOM-концессия (проектирование – строительство – финансирование-эксплуатация – обслуживание) сроком на 30 лет, приблизительной стоимостью 1,6 млрд долл. США (шесть млрд саудовских риалов) и плановым вводом в эксплуатацию в 2029 г.¹⁵

Имея статус важного для региона, этот проект призван соединить горную столицу провинции Асир (г. Абха) с глубоководным портом Джизан путем значительного сокраще-

¹² Roads in the Kingdom. URL: <https://saudipedia.com/en/article/1138/government-and-politics/transport/roads-in-the-kingdom>

¹³ وزير النقل: نعتزم خصخصة الطرق عبر إسناد إنشاء طرق مستقبلية إلى القطاع الخاص وتحصيل رسوم على استخدامه [Министр транспорта: намерение приватизировать дороги], 2017. URL: <https://www.argaam.com/ar/article/articledetail/id/481436>

¹⁴ Tenders to Go Out for Four Highway PPP Projects. URL: <https://saudi.tpg.media/tenders-to-go-out-for-four-highway-ppp-projects/>

¹⁵ Saudi Arabia Invites EOI for 136 km Aseer-Jazan Highway Project. URL: <https://www.saudigulfprojects.com/2024/02/saudi-arabia-invites-eoi-for-136km-aseer-jazan-highway-project/>

ния времени в пути, что повысит удобство перемещения внутри страны как для местных жителей, так и для туристических потоков.

Однако ключевым автодорожным проектом для Королевства и ярким примером того, как оно переводит крупные капиталоемкие проекты на принципы ГЧП, стоит назвать новую прямую высокоскоростную автомагистраль Джедда – Мекка, протяженностью в шестьдесят четыре км¹⁶

Проект был инициирован как часть дорожного пакета национальной стратегии транспорта и логистики¹⁷ для разгрузки существующей трассы «Аль-Харамайн» и старой трассы Джидда – Мекка, а также для обеспечения бесперебойного потока паломников, число которых, по предварительным прогнозам, к 2030 г. должно достигнуть тридцати млн человек.

По итогам реализации проекта расчетное время в пути между международным аэропортом им. Короля Абдулазиза в г. Джедда и Четвертым кольцом Мекки должно сократиться приблизительно до тридцати пяти мин.¹⁸

Структура проекта представляет собой двусоставную ГЧП модель:

- O&M-контракт на эксплуатацию и содержание самой магистрали (в течение десяти лет);
- DBFOM-контракт на проектирование, строительство, финансирование и управление четырьмя дорожными сервис-центрами на обеих сторонах трассы.

Ожидается, что несмотря на только формирующуюся практику, по итогам реализации пилотные ГЧП-проекты в сфере автомобильного транспорта должны достигнуть успеха с точки зрения качества дорог и финансовой устойчивости и представить собой одну из отправных точек для дальнейшего распространения ГЧП-модели в целом.

Несмотря на то, что исторически железным дорогам было отведено достаточно скромное место в транспортной системе Саудовской Аравии, в последние годы именно на железнодорожные проекты направляются значительные ресурсы в рамках того же «Видения 2030»:

- Saudi Landbridge;
- GCC Railway;
- Haramain High Speed Railway.

Наиболее масштабной инициативой является строительство «Saudi Landbridge» (араб. **الجسر البري السعودي**) – железнодорожной магистрали от побережья Красного моря до

¹⁶ EOI Issued for Jeddah–Makkah Direct Highway O&M Project on PPP Model.
URL: <https://www.saudigulfprojects.com/2024/10/eoi-issued-for-jeddah-makkah-direct-highway-om-project-on-ppp-model/>

¹⁷ الاستراتيجية الوطنية للنقل والخدمات اللوجستية [Национальная стратегия в области транспорта и логистических услуг]. URL: <https://saudipedia.com/article/14101/-/النقل-الاستراتيجية-الوطنية-للتنقل-والخدمات-اللوجستية>

¹⁸ New Jeddah–Makkah Highway Will Reduce Travel Time to 35 min.
URL: <https://www.constructionworld.in/transport-infrastructure/highways-and-roads-infrastructure/new-jeddah-makkah-highway-will-reduce-travel-time-to-35-min/45152>

Персидского залива, включающий в себя более 1 500 км путей¹⁹ и стоимостью более 7 млрд долл. США (26,3 млрд саудовских риалов).

Проект призван соединить порт Джидда на западе с столицей Эр-Риядом и далее с действующей линией Эр-Рияд – Даммам на востоке, создав трансконтинентальный коридор.

Согласно плану, реализация Landbridge существенно сократит время доставки грузов: появится возможность перевозить контейнеры из порта Джидды в порт Даммам поездом менее чем за 48 часов, тогда как сейчас путь морем вокруг Аравийского полуострова занимает 5–7 дней.

Параметры проекта поистине впечатляющие. Первая линия предполагает модернизацию внутренней сети строящегося промышленного города Джубель, что потребует увеличения трассы примерно на 10 км.

Вторая же линия предполагает модернизацию железнодорожной линии Джубель – Даммам, которая также находится в стадии строительства, и потребует прокладки 35 км пути.

Третья линия – это модернизация железнодорожной линии Даммам – Эр-Рияд, где будет построено 87 км путей.

Четвертая линия, известная как «Дорога Эр-Рияда», протянется от существующей сети на севере города к югу. Она разделена на два пакета: Первый – длиной 67 км, второй – 35 км.

Пятая линия соединяет Эр-Рияд с Джиддой и портом Короля Абдаллы с тремя станциями в Джамуме, Мойе и Давадми. Длина линии Эр-Рияд – Джидда составляет 920 км, а длина линии Джидда – порт Короля Абдаллы – 146 км.

Шестая линия – это новая линия протяженностью 172 км от порта Кинг Абдулла до промышленного города Янбу²⁰.

Также запланировано создание семи логистических центров:

- логистический центр промышленного города Джубайль;
- сухой логистический порт Даммам;
- сухой порт Эр-Рияд;
- логистический центр аэропорта имени короля Халида в Эр-Рияде;
- сухой логистический порт Джидда;
- логистический центр порта короля Абдуллы;
- логистический центр промышленного города Янбу.

Упомянутые логистические центры должны стать некими «точками сборки» внутренних и транзитных грузопотоков, снижая накладные расходы последней мили.

Проект будет реализован по схеме DBFOM–концессия (проектирование – строительство – финансирование – эксплуатация – обслуживание) сроком на 30–35 лет консорциумом Saudi

¹⁹ السعودية تطلق مناقصة تصميم الجسر البري بطول 1500 كلم [Саудовская Аравия объявляет тендер на проектирование сухопутного моста протяженностью 1500 км]. URL: <https://www.alwatan.com.sa/article/1163186>

²⁰ إسناد تنفيذ مشروع الجسر البري للقطاع الخاص [Реализация проекта сухопутного моста передана частному сектору]. URL: <https://www.okaz.com.sa/economy/saudi/2171684>

Arabia Railways (SAR) (араб. **الخطوط الحديدية السعودية**) совместно с международными подрядчиками. По плану строительство должно стартовать в I квартале 2026 г.²¹

Saudi Landbridge фактически является одним из ключевых проектов, благодаря которому сектор транспорта и логистики вписывается в программу увеличения его вклада в ВВП с 6 до 10% и роста ненефтяных доходов сектора до 45 млрд саудовских риалов в год к 2030 г.²²

КСА располагает развитыми портовыми мощностями на Красном море (порт Джидда, новые порты короля Абдаллы и Янбу) и на берегу Персидского залива (Даммам, Джубель).

Еще с 2000-х годов в саудовских портах внедряется модель «Landlord Port», при которой государство, через Управление портов Mawani (Saudi Ports Authority (араб. **الهيئة العامة للموانئ**)), сохраняет за собой владение инфраструктурой, но передает частным операторам строительство терминалов и управление перегрузочной деятельностью на условиях концессии.

Морской сектор Саудовской Аравии стал одной из первых отраслей, где получили развитие ГЧП-проекты.

Крупнейшим примером является партнерство государства с компанией Red Sea Gateway Terminal (RSGT) в Исламском порту Джидды. Реализованный в 2009 г., проект контейнерного терминала Red Sea Gateway был первым ГЧП-проектом в государстве, реализованным по модели «Строительство – эксплуатация – передача (Build – Operate – Transfer (BOT))»²³.

В 2006 г. был проведен первый в истории страны тендер на «зеленый» контейнерный терминал по схеме BOT на 20 лет. Победил консорциум RSGT, в котором доли распределялись между холдингом Saudi Industrial Services Company (SISCO holding (араб. **سيسكو القابضة**)), Xenel Industries и малайзийской MMC Corp.²⁴

Стройка началась в январе 2008 г., коммерческая эксплуатация стартовала в декабре 2009 г., что сделало RSGT первым полностью частным терминалом-BOT в Саудовской Аравии.

В декабре 2019 г. было объявлено о подписании нового контракта сроком на 30 лет, значительно расширяющего участие частного оператора и планируемого к реализации также по модели BOT.

Контракт подразумевает интеграцию и реконструкцию компаний Red Sea Gateway Company северной части существующего контейнерного терминала порта Джидды с соседним государственным терминалом в целях превращения его в крупнейший контейнерный терминал во всем Королевстве и на побережье Красного моря²⁵.

²¹ SAR Seeks Design Consultancy Bids for \$7 bn Saudi Landbridge. URL: <https://www.gulfbase.com/news/sar-seeks-design-consultancy-bids-for-7bn-saudi-landbridge/207360>

²² Saudi Arabia to Privatize Road Sector, Says Transport Minister. URL: <https://www.arabnews.com/node/1886426/business-economy>

²³ Red Sea Gateway Terminal – Privatization & PPP Projects. URL: <https://rsgt.com.sa/>

²⁴ Commercial Operations Start at New Container Terminal in Jeddah. URL: <https://www.marinelink.com/news/commercial-operations332851>

²⁵ شركة تابعة لـ "سيسكو" توقع عقداً مع "موانئ" لتطوير محطات الحاويات في ميناء جدة بـ 6.6 مليار ريال [Дочерняя компания SISCO подписывает контракт с Mawani на развитие контейнерных терминалов в порту Джидда на сумму 6,6 млрд риалов]. URL: <https://maaal.com/archives/201912/133043/>

Применение модели ГЧП в порту Джидды уже демонстрирует свою эффективность. За счет частных инвестиций значительно повышена производительность перегрузочных операций.

Порт способен принимать крупнейшие контейнеровозы мира и быстрее обрабатывать грузы. В 2022 г. Джидда заняла первое место среди портов региона по показателям работы и была отмечена международной премией как лучший порт года²⁶.

Опыт сотрудничества с RSGT стал примером для других портов: аналогичные концессии заключены с компанией DP World по управлению южным терминалом в Джидде, а также с иностранными операторами в порту Даммама.

Кроме того, совершенно особый случай представляет порт короля Абдаллы – первый в КСА морской порт, созданный целиком на частные средства в рамках экономической зоны КАЕС.

Его успешное развитие (с 2014 г. порт вошел в топ-100 контейнерных портов мира) подтверждает, что частный бизнес способен эффективно реализовывать проекты портовой инфраструктуры при поддержке государства.

Авиатранспорт играет ключевую роль во внешних связях Саудовской Аравии, обеспечивая как бизнес-перевозки, так и ежегодный приток миллионов паломников.

В стране насчитывается более двухсот аэропортов, и большинство крупных аэропортов управлялось государством через Главное управление гражданской авиации.

Однако в последние годы, в русле политики Vision 2030, авиационный сектор стал одним из пионеров по внедрению ГЧП и приватизации, наряду с портовым.

Здесь также присутствуют не менее громкие и успешные проекты. Одним из таковых является первый в истории КСА проект по расширению, модернизации и последующей эксплуатации аэропорта принца Мухаммада бин Абдул-Азиза в городе Медина [8].

Данный аэропорт, являющийся вторым по значимости центром хаджа после Джидды, нуждался в модернизации и расширении пропускной способности. В 2012 г. по итогам международного тендера Главное управление гражданской авиации заключило соглашение по модели ВТО на 25 лет с TIBAN Airport Development Co. – консорциумом саудовской строительной группы Al Rajhi, холдинга Saudi Oger и турецкого оператора TAV Airports²⁷.

Согласно условиям соглашения, частный партнер взял на себя финансирование строительства нового терминала и последующее управление всем комплексом аэропорта, взимая сборы. Объем инвестиций TIBAN составил 1,4 млрд долл.

В 2015 г. был открыт новый современный терминал, увеличивший пропускную способность до 8 млн пассажиров в год. Аэропорт г. Медина стал первым в Саудовской Аравии, построенным и эксплуатируемым на основе ГЧП, и получил международный сертификат экологической эффективности (LEED Silver) за внедрение передовых «зеленых» технологий.

²⁶ تعرف على الجوائز التي حصل عليها ميناء جدة الإسلامي [Узнайте о наградах, полученных Исламским портом Джидды]. URL: <https://www.elfagr.org/4690483>

²⁷ Saudi Arabia – Medinah Airport PPP, 2012. URL: <https://www.ifc.org/content/dam/ifc/doc/2010/2012-saudi-arabia-medinah-airport-ppp-brief.pdf>

В дискуссии экономического форума Эр-Риада, проведенного в 2024 г., подчеркивается, что опыт данной концессии служит «эталонным прецедентом» ГЧП в саудовской авиации: уже в первый год эксплуатации объект вышел на операционную прибыль.

За счет реструктуризации управления и программ локализации кадров пассажиропоток увеличился с 4,5 до 8,5 млн человек за период 2012–2019 гг.²⁸

Более того, успешность реализованного проекта фактически стала серьезным аргументом в пользу дальнейшего развития и масштабирования ГЧП в рассматриваемой сфере – в текущем плане приватизации и ГЧП в Королевстве ведется активная работа над еще четырьмя аэропортами:

- Аэропорт Абха;
- Аэропорт Эт-Таиф;
- Аэропорт Хайль;
- Аэропорт Касим (Международный аэропорт принца Наифа бин Абдулазиза).

Аэропорты действительно продолжают фигурировать в приватизационной модели КСА. Например, в проекте по приватизации, расширению и улучшению аэропорта Абха завершение работ ожидается к 2028 г. при условии передачи объекта в частную собственность до конца 2025 г.

В целях соблюдения поставленных временных рамок, в октябре 2023 г. наследный принц объявил мастер-план New Abha International Airport: площадь терминала вырастет с 10,5 до 65 тыс. м² на I фазе (с вводом в 2028 г.).

Пассажиропоток увеличится до 10 млн человек к 2030 г. и 13 млн – к 2054 г. Число рейсов вырастет до 90 000 (против нынешних 30 000)²⁹.

Проект структурирован как 30-летняя концессия DBFOM/ВТО – частный партнер финансирует, строит и эксплуатирует объект, в то время как государство вносит фиксированную плату за доступность и получает долю выручки от неавиационных сервисов.

Таким образом, развитая сеть скоростных и железных дорог, строительство и модернизация аэропортов, создание и улучшение современных морских портов путем вовлечения частного сектора – все это способствует формированию основы для достижения одной из основных целей стратегии развития – превращения страны в глобальный логистический хаб.

Государственно-частное партнерство в транспортной области страны стало неотъемлемым механизмом, позволяющим КСА продвигаться к своим целям.

На основе проведенного исследования можно с уверенностью сказать, что для саудитов ГЧП является ключевым инструментом для эффективной реализации национальных проектов и стимулирования инноваций при участии частного сектора [9].

²⁸ مختصون: مطار المدينة نموذجًا للشراكة بين القطاعين العام والخاص [Эксперты: Аэропорт Медины – образцовый пример ГЧП]. URL: <https://maaal.com/archives/202402/مختصون-مطار-المدينة-نموذجًا-للشراكة-بي/>

²⁹ Saudi Arabia Launches Master Plan for New Abha International Airport. URL: <https://www.saudigulfprojects.com/2023/10/saudi-arabia-launches-master-plan-for-new-abha-international-airport/>

Согласно стратегии развития, КСА стремится выражать активную поддержку и укреплять частный сектор, в том числе за счет создания долгосрочных альянсов и партнерства на государственном уровне.

Правящая династия Королевства отмечает колоссальный инвестиционный потенциал своей страны и стремится использовать его всесторонне, например, путем привлечения частного сектора к сотрудничеству.

Опыт первых лет реализации «Saudi Vision 2030» показывает, что реализация проектов путем ГЧП стало одним из ключевых инструментов развития транспортной инфраструктуры и привлечения инвестиций в страну.

Опыт страны демонстрирует, как подобное партнерство положительно сказывается на привлечении больших объемов инвестиций и позволяет решать масштабные задачи.

Практика использования ГЧП-моделей в Королевстве показывает, что развитие партнерства с частным сектором в стране способствует как ускорению ввода объектов, так и повышению качества услуг и снижению финансовой нагрузки на государство [10, 11].

В свою очередь, это повышает совокупный экономический эффект для страны и способствует ускорению в достижении главной цели Королевства на ближайшее десятилетие – диверсификации экономики.

Список литературы

1. Chaouk M., Pagliari R., Miyoshi C. A critical review of airport privatisation in the Kingdom of Saudi Arabia: Case study of Medina Airport. *Case Studies on Transport Policy*, 2019, vol. 7, iss. 2, pp. 433–442. DOI: 10.1016/j.cstp.2019.02.001
2. Biygautane M., Clegg S. Public-private partnerships in the Gulf Cooperation Council Region: Policy discussions, projects, regulatory frameworks, and future directions. *Public Works Management & Policy*, 2023, vol. 29, iss. 2, pp. 146–159. DOI: 10.1177/1087724X231210189
3. Almulhim A.I., Hasan M.A., Aina Y. Priority measures for mitigating transport-related carbon emissions in Saudi Arabia: A multi-criteria analysis. *Journal of Urban Management*, 2025, vol. 14, iss. 2, pp. 100–115.
4. Aldagheiri M. The expected role of railways in the economic development of Saudi Arabia. *WIT Transactions on the Built Environment*, 2010, no. 111, pp. 155–166. DOI: 10.2495/UT100151
5. Зайцев А.А., Христолюбова Е.В. Применение механизма государственно-частного партнерства для инфраструктурных транспортных проектов // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2012. № 2. С. 156–161. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/primenenie-mehanizma-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-dlya-infrastrukturnyh-transportnyh-proektov>
6. الشبرمي، محمد بن عبد الله. عقد الشراكة بين القطاعين العام والخاص في إطار نظام المجلد القانونية، 2023، مجلد. [Public-private partnership agreement under the law on privatization in Saudi Arabia: A comparative analytical study]. مجلد، 2023، مجلد. (In Arab.) عدد 5 - ص 576–550.

7. Йескомб Э.Р. Государственно-частное партнерство: основные принципы финансирования. М.: Альпина Паблишер, 2019. 457 с.
8. Biygautane M. The Role of individual actors in public-private partnership (PPP) projects: Insights from Madinah Airport in Saudi Arabia. *Handbook on Public Private Partnerships in Transportation*, no. 1, pp. 31–50.
9. Ismail M. Public Private Partnership Contracts: The Middle East and North Africa. London, Routledge, 2020, 270 p. DOI: 10.4324/9780429439148
10. De Vito A., Balouziyeh J.M.B. Public-Private Partnerships in Middle East Development: The Challenge of Civil Society Engagement. New York, Time Books, 2011, 144 p.
11. Ваславская И.Ю., Фаттахова А.Р., Хакимова С.Д. Государственно-частное партнерство: зарубежный опыт и российская практика. Казань: Казанский федеральный университет, 2017. 159 с.

Информация о конфликте интересов

Мы, авторы данной статьи, со всей ответственностью заявляем о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

pISSN 2073-2872
eISSN 2311-875X

Public-Private Partnership (PPP)

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP MECHANISMS DEVELOPMENT IN SAUDI ARABIA

DOI: <https://doi.org/10.24891/hzkvjs>

EDN: <https://elibrary.ru/hzkvjs>

Elena B. ZAV'YALOVA

Corresponding author, Moscow State Institute of International Relations (University) of Ministry of Foreign Affairs of Russian Federation (MGIMO University), Moscow, Russian Federation

e-mail: e.zavyalova@inno.mgimo.ru

ORCID: not available

Alina Kh. EL-SAYED

Moscow State Institute of International Relations (University) of Ministry of Foreign Affairs of Russian Federation (MGIMO University), Moscow, Russian Federation

e-mail: alina_es@mail.ru

ORCID: not available

Pavel A. PUZYREV

Moscow State Institute of International Relations (University) of Ministry of Foreign Affairs of Russian Federation (MGIMO University), Moscow, Russian Federation

e-mail: pavel0581@gmail.com

ORCID: not available

Article history:

Article No. 427/2025

Received 3 Jul 2025

Accepted 7 Jul 2025

Available online

14 Aug 2025

JEL Classification: L32

Keywords: public-private partnership, Saudi Vision 2030, Gulf Cooperation Council (GCC), Saudi Arabia

Abstract

Subject. This article considers public-private partnership (PPP) in the Kingdom of Saudi Arabia (KSA) and PPP projects in the country's transportation system within the framework of the *Saudi Vision 2030* strategy.

Objectives. The article aims to monitor the evolution of PPP projects in Saudi Arabia and analyze promising planned PPP projects.

Methods. For the study, we used content analysis of the KSA regulatory acts, case analysis of projects, and qualitative assessment of their effectiveness.

Results. The article reveals that transitioning to PPP models improves the quality of services in the sectors of the country's economy.

Conclusions. PPP models have become a key tool for modernizing the transportation infrastructure of the Kingdom of Saudi Arabia. They contribute to achieving the goals of *Saudi Vision 2030* to transform the country into a global logistics hub.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2025

Please cite this article as: Zav'yalova E.B., El-Sayed A.Kh., Puzyrev P.A. Public-private partnership mechanisms development in Saudi Arabia. *National Interests: Priorities and Security*, 2025, iss. 8, pp. 204–218. DOI: 10.24891/hzkvjs EDN: HZKVJS

References

1. Chaouk M., Pagliari R., Miyoshi C. A critical review of airport privatisation in the Kingdom of Saudi Arabia: Case study of Medina Airport. *Case Studies on Transport Policy*, 2019, vol. 7, iss. 2, pp. 433–442. DOI: 10.1016/j.cstp.2019.02.001
2. Biygautane M., Clegg S. Public-private partnerships in the Gulf Cooperation Council Region: Policy discussions, projects, regulatory frameworks, and future directions. *Public*

Works Management & Policy, 2023, vol. 29, iss. 2, pp. 146–159.

DOI: 10.1177/1087724X231210189

3. Almulhim A.I., Hasan M.A., Aina Y. Priority measures for mitigating transport-related carbon emissions in Saudi Arabia: A multi-criteria analysis. *Journal of Urban Management*, 2025, vol. 14, iss. 2, pp. 100–115.
4. Aldagheiri M. The expected role of railways in the economic development of Saudi Arabia. *WIT Transactions on the Built Environment*, 2010, no. 111, pp. 155–166.
DOI: 10.2495/UT100151
5. Zaitsev A.A., Khristolyubova E.V. [Application of public-private partnership mechanism for transport infrastructure projects]. *Izvestiya Peterburgskogo universiteta putei soobshcheniya*, 2012, no. 2, pp. 156–161. (In Russ.) URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/primenenie-mehanizma-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva-dlya-infrastrukturnyh-transportnyh-proektov>
6. الشبرمي، محمد بن عبد الله. عقد الشراكة بين القطاعين العام والخاص في إطار نظام المراجعة القانونية، 2023، مجلد. [Public-private partnership agreement under the law on privatization in Saudi Arabia: A comparative analytical study]. *المجلة القانونية*, 2023، مجلد. عدد 5، ص 576–550. (In Arab.)
7. Yescombe E.R. *Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: osnovnye printsipy finansirovaniya* [Public-Private Partnership Principles of Policy and Finance]. Moscow, Al'pina Publisher Publ., 2019, 457 p.
8. Biygautane M. The Role of individual actors in public-private partnership (PPP) projects: Insights from Madinah Airport in Saudi Arabia. *Handbook on Public Private Partnerships in Transportation*, no. 1, pp. 31–50.
9. Ismail M. *Public Private Partnership Contracts: The Middle East and North Africa*. London, Routledge, 2020, 270 p. DOI: 10.4324/9780429439148
10. De Vito A., Balouziyeh J.M.B. *Public-Private Partnerships in Middle East Development: The Challenge of Civil Society Engagement*. New York, Time Books, 2011, 144 p.
11. Vaslavskaya I.Yu. Fattakhova A.R., Khakimova S.D. *Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: zarubezhnyi opyt i rossiiskaya praktika* [Public-Private Partnership: Foreign Experience and Russian Practice]. Kazan, Kazan (Volga Region) Federal University Publ., 2017, 159 p.

Conflict-of-interest notification

We, the authors of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.