

BRIDGES NETWORK

МОСТЫ

Аналитика и новости о торговле и устойчивом развитии

ВЫПУСК 3 - МАЙ 2013



Сельскохозяйственная торговля во благо устойчивого развития

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА

Парламентарии Евросоюза одобрили реформу аграрной политики

БИОТОПЛИВО

Рынок биотоплива: проблемы и перспективы

ЭКСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Возможности смещения акцента в структуре российского экспорта

МОСТЫ

ВЫПУСК 3 - МАЙ 2013

«МОСТЫ»

глобальная платформа для обмена знаниями и информацией, лидирующий источник новостей и аналитических материалов по вопросам международной торговли и устойчивого развития

ИЗДАТЕЛЬ

ICTSD

Международный центр по торговле и устойчивому развитию

Женева, Швейцария

www.ictsd.org

МЦТУР ДИРЕКТОР

Рикардо Мелендес-Ортис

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Эндрю Кросби

«ЭКО-СОГЛАСИЕ» ДИРЕКТОР

Ольга Понизова

РЕДАКТОРЫ

Наталья Шпильковская (МЦТУР)

Ольга Понизова («Эко-Согласие»)

ДИЗАЙН

Flarvet

ВЕРСТКА

Олег Смердов

Редакция «Мостов» приветствует отклики читателей и рассмотрит материалы для публикации. Инструкция по написанию и оформлению статей направляется по запросу. Напишите нам по адресу: mosty@ictsd.ch

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА

- 4 **Парламентарии Евросоюза одобрили реформу аграрной политики**

БИОТОПЛИВО

- 6 **Рынок биотоплива: проблемы и перспективы**

Ирина Медведкова и Татьяна Трудаева

ЭКСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

- 10 **Возможности смещения акцента в структуре российского экспорта**

Петр Ломакин

ТОРГОВЛЯ УСЛУГАМИ

- 13 **Регулирование отношений в области международных перевозок до и после присоединения к ВТО**

Елена Кушниренко

НЕТАРИФНЫЕ МЕРЫ В ТОРГОВЛЕ

- 17 **Нетарифные меры, связанные с аграрной продукцией: инструменты безопасности или торговые барьеры?**

БИОТОПЛИВО

- 20 **Перспективы развития рынков биотоплива на постсоветском пространстве**

- 23 **Региональные новости**

- 24 **Международные новости**

- 25 **Публикации и ресурсы**

Сельскохозяйственная торговля во благо устойчивого развития



Торговля сельскохозяйственными товарами – одна из самых сложных и конфликтных тем в ВТО. И это не случайно, ибо сельское хозяйство играет важную роль в экономике практически всех стран мира, представляет собой существенный источник занятости, является хранителем культуры и традиций страны. По данным ОЭСР и ФАО, сельскохозяйственное производство должно увеличиться на 60% в течение следующих 40 лет для удовлетворения растущего спроса на продовольствие. Дополнительное увеличение спроса на продукцию сельского хозяйства будет связано также с расширением производства биотоплива и значительным ростом торговли этим товаром в ближайшее десятилетие.

Биотопливо открывает новые возможности для решения энергетических проблем и борьбы с изменением климата, однако экономические, экологические и социальные эффекты от его внедрения вызывают большие споры. Подробнее о рынке биотоплива, его проблемах и перспективах читайте в статье Ирины Медведковой и Татьяны Трудаевой на стр. 7. О производстве биотоплива в Восточной Европе, на Кавказе и в Центральной Азии можно узнать из редакционной статьи на стр. 20.

Согласно статистике ВТО, сельское хозяйство обеспечивает более трети экспортных поступлений почти в 50 развивающихся странах. Однако торговые барьеры и огромные субсидии, особенно в развитых государствах, не позволяют развивающимся странам получать максимальную выгоду от торговли сельхозпродукцией. В этом номере «Мостов» мы рассматриваем отдельные положения реформы аграрной политики ЕС, которые были поддержаны Европейским Парламентом, а также нетарифные меры, применяемые по отношению к сельскохозяйственной продукции.

В последнюю декаду торговля сельскохозяйственной продукцией в мире растет теми же темпами, как и промышленными товарами, а по объему наблюдается ее более динамичный рост. В своей статье «Возможности смещения акцента в структуре российского экспорта» Петр Ломакин аргументирует, что новым источником специализации России может стать экспорт зерна.

В этом номере вы сможете также узнать о регулировании рынка транспортных услуг, прочитав статью Елены Кушниренко «Регулирование отношений в области международных перевозок до и после присоединения к ВТО».

Команда публикации «Мосты»

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА

Парламентарии Евросоюза одобрили реформу аграрной политики

В марте 2013 г. Европейский Парламент проголосовал за реформирование Единой аграрной политики ЕС. В настоящее время Европейский Парламент, Европейский Совет и Европейская Комиссия проводят трехсторонние переговоры с целью достижения до конца июня 2013 г. политического соглашения по аграрной реформе и окончательного одобрения согласованных изменений.

В ходе пленарного заседания 13 марта 2013 г. европейские парламентарии проголосовали за реформирование Единой аграрной политики ЕС, вокруг которой велись большие споры. Предлагаемая реформа станет последним шагом на пути определения правил предоставления сельскохозяйственных субсидий в странах-членах Евросоюза после 2013 года.

«Сегодня мы нашли надлежащий баланс между обеспечением продовольственной безопасности и охраной окружающей среды, так что новая аграрная политика ЕС сможет предоставить еще больше общественных благ гражданам Евросоюза», – заявил после голосования Паоло Де Кастро, председатель Комитета по сельскому хозяйству Европейского Парламента. По его словам, в новой схеме субсидирования будет меньше бюрократии и она станет более справедливой для фермеров, что предоставит им возможность справиться с экономическим кризисом.

Вместе с тем парламентарии не поддержали ряд элементов реформы, предлагаемых Комитетом по сельскому хозяйству, что фактически означает возвращение по некоторым вопросам к первоначально выдвигаемым Европейской Комиссией мерам.

Связь размера поддержки с объемом производством?

Парламентарии поддержали предложение Комитета по сельскому хозяйству разрешить странам-членам ЕС привязывать выплаты сельскохозяйственных платежей к объемам производства. Предполагается, что в зависимости от типа или объема производства субсидии будут предоставляться в размере до 15% «национального конверта» средств, выделенных на сельскохозяйственные цели. По мнению наблюдателей, этот шаг приведет к увеличению размера искажающей торговлю поддержки во всех сферах сельского хозяйства.

Некоторые аграрные группы выразили обеспокоенность по поводу этого решения. «Мы надеялись, что процент будет уменьшен», – отметил Уильям Сурман, пресс-секретарь аграрной группы NFU из Великобритании. В интервью "Bridges" он также сказал, что «связанные» платежи искажают рынки и ставят в невыгодное положение более конкурентоспособных фермеров.

Более слабые «зеленые» меры

Парламентарии поддержали предложение Комитета по сельскому хозяйству ввести более гибкие «зеленые» меры в качестве условия для получения фермерами прямых платежей. Причем такие меры должны быть добровольными.

Вместо того чтобы охранять земли со статусом «особо значимых экологических территорий», составляющие 7% сельскохозяйственных угодий, как первоначально предлагалось Европейской Комиссией, на пленарном заседании были приняты более низкие требования, выдвигаемые Комитетом по сельскому хозяйству. В частности, предлагается установить, что в первый год реализации реформы лишь 3% сельскохозяйственных земель получают статус «особо значимых экологических территорий», затем последует постепенное увеличение объема таких земель.

Более 77% составляют сельские территории ЕС, из которых 47% – сельскохозяйственные земли и 30% – леса.

Однако экологи приветствовали решение ужесточить правила, по которым фермеры могли бы считаться «зелеными» по определению. Хотя Европейская Комиссия предложила, чтобы только фермеры, производящие органические продукты, могли воспользоваться этим положением, Комитет по сельскому хозяйству стремился расширить эту категорию, чтобы охватить также другие методы ведения сельского хозяйства. Однако на пленарном заседании предложение Комитета было отклонено.

Отказ от двойного финансирования

Парламентарии также не поддержали другое предложение Комитета по сельскому хозяйству, которое фактически обязывало бы ЕС предоставлять фермерам два платежа за одно и то же «экологическое» действие. Двойная оплата могла бы возникнуть в результате получения фермерами субсидий под будущие прямые платежи, которые были бы привязаны к достижению определенного экологического показателя, а также поддержки в рамках отдельно финансируемых агроэкологических программ.

Производственные квоты

На пленарном заседании парламентарии поддержали предложение Комитета по сельскому хозяйству сохранить производственные квоты на сахар до 2020 г., хотя Европейская Комиссия предлагала прекратить действие этой меры в 2015 году.

Что касается производственных квот на молочные товары, то они не будут применяться после 2015 г., несмотря на попытки некоторых депутатов Европарламента установить более длинный переходный период для постепенного отказа от этой торговой меры. По результатам голосования утверждены предложения Европейской Комиссии и Комитета по сельскому хозяйству.

Сохранение экспортных субсидий

Хотя парламентский Комитет по развитию призывал отказаться от сельскохозяйственных экспортных субсидий, парламентарии поддержали возможность использования этого инструмента торговой политики в течение следующих 7 лет. Некоторые депутаты Европарламента выразили разочарование в связи с этим решением.

Ограничение размеров выплат крупным хозяйствам

Депутаты Европарламента поддержали предложение, которое ограничит выплаты субсидий самым крупным сельхозпроизводителям. Попытки ввести аналогичные ограничения в ходе предыдущих раундов реформы не увенчались успехом, но на этот раз Комитет по сельскому хозяйству поддержал предложение Европейской Комиссии установить новое ограничение для таких платежей. Хотя это предложение было особо поддержано социалистами, некоторые наблюдатели утверждали, что предлагаемые изменения будут слабыми и неэффективными.

Следующие шаги

Следуя согласованным в рамках Лиссабонского договора ЕС правилам по совместному принятию решений, Европейский Парламент, Европейская Комиссия и министры стран в Европейском Совете должны достигнуть соглашения по предлагаемым реформам, чтобы выработать окончательный вариант пакета мероприятий Единой аграрной политики ЕС.

Источники: ICTSD (МЦТУР); "EU Parliamentarians Approve Farm Policy Reforms", "Bridges Weekly", 13 марта 2013 г.

БИОТОПЛИВО

Рынок биотоплива: проблемы и перспективы

Ирина Медведкова и Татьяна Трудаева

Начало XXI века стало периодом активного становления и развития рынка биотоплива. Биотопливо открывает огромные перспективы для решения энергетических проблем и борьбы с изменением климата.

Понятие «биотопливо» включает в себя три вида топлива, получаемого из биологического сырья: твердое топливо (древесина, отходы деревопереработки, щепа, лузга и т.п.); жидкое топливо, используемое в транспортных средствах с двигателями внутреннего сгорания (этанол, биодизель, метанол); газообразное топливо (синтезированные в ходе переработки биомассы газы). Однако, как правило, при обсуждении этого вопроса, особенно на Западе, под биотопливом традиционно понимают именно жидкое топливо. В настоящей статье также рассматривается именно этот вид топлива.

Основными видами биотоплива являются биоэтанол и биодизель. Различают два поколения биотоплива. К биотопливу *первого поколения* (1G) относят биоэтанол, получаемый из традиционного пищевого сырья (сахарной свеклы, тростника, кукурузы, зерновых), биодизель, получаемый из пищевых растительных масел (рапса, пальмового масла и пр.), а также чистые растительные масла. Экономические, экологические и социальные последствия использования биотоплива первого поколения оказались в центре внимания широкой общественности, получили неоднозначную оценку в средствах массовой информации и явились предметом политических дебатов и кампаний гражданского общества.

Биотопливо *второго поколения* (2G) или «улучшенное биотопливо» получают уже по новым технологиям из непродовольственного биосырья, что позволяет в какой-то степени ослабить общественную обеспокоенность по поводу конверсии продовольствия в топливо, а также роста цен на продовольствие в мире. Сырьем здесь уже выступают отдельные виды специально выращиваемых энергетических растений, отходы деревопереработки и пищевые отходы. Конечный продукт (например, целлюлозный этанол) по своим физическим свойствам является таким же, как производимый по технологии первого поколения, однако продукт 2G считается более приемлемым с точки зрения устойчивого развития, так как обычно его производство предполагает сокращение выбросов парниковых газов и отказ от использования продовольственных культур в качестве сырья.

Новым направлением развития биоэнергетики является использование в качестве исходного сырья водорослей. Энергетический выход переработки водорослевой биомассы превосходит любое другое непродовольственное сырье; выращивание водорослей не требует эксплуатации земельных угодий, что позволяет рассматривать водоросли как экологически устойчивое биосырье, не имеющее негативных последствий с точки зрения сохранения биоразнообразия и соответствующего принципам устойчивого развития землепользования. В ряде исследований биотопливо, получаемое из водорослей, называют даже биотопливом не второго, а третьего поколения.

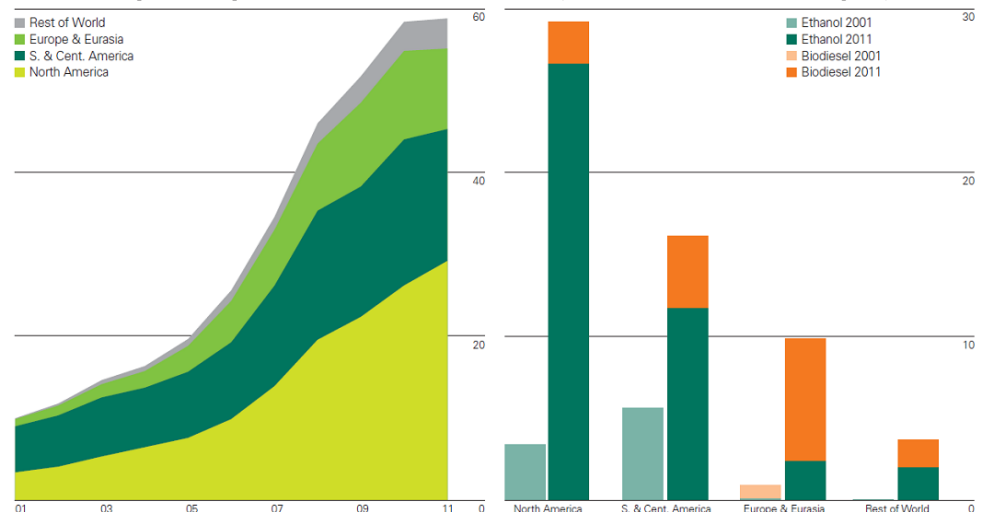
За последние 15 лет производство «зеленого» топлива увеличилось в десятки раз, а его текущий объем превысил 60 млн тонн в год. Все регионы мира участвуют в производстве и потреблении биотоплива (см. график). Международные организации, независимые консультанты и ассоциации производителей биотоплива прогнозируют существенный рост производства и потребления

Неоднозначные последствия использования биотоплива с точки зрения устойчивого развития могут стать препятствием для развития этого рынка.

биотоплива в мире к 2020 году. Предполагается, что к 2020 г. около 15% топлива для транспортных средств в мире будет производиться из биологического сырья.

По данным исследовательской компании RNCOS, на долю Бразилии и США приходится 87% мирового производства биотоплива, что в первую очередь обусловлено мощной государственной поддержкой. Эксперты организации ожидают дальнейший рост производства биотоплива в мире, прогнозируя ежегодный 6%-й рост производства биодизеля и 5%-й рост этанола в ближайшем десятилетии. Существенный рост потребления биотоплива ожидается в первую очередь в таких странах, как Индия и Китай. Эксперты ОЭСР и ФАО прогнозируют даже более высокие темпы роста производства биотоплива, ожидая удвоения объемов в ближайшие десять лет. Международная торговля биотопливом в следующем десятилетии преимущественно будет расти за счет экспорта этанола, в основном из Бразилии в США и ЕС. В отношении биодизеля, напротив, не стоит ожидать существенного роста международной торговли из-за активного использования странами технических барьеров, защитных мер, а также из-за увеличения национального производства биодизельного топлива странами-потребителями.

Рис. 1. Мировое производство биотоплива (эквивалент млн. т. нефти).



World biofuels production grew by 0.7% in 2011, the smallest increase since 2000. Increased output in North America was offset by declines in South & Central America and Europe. Biodiesel accounts for just 27.5% of global biofuels output, but accounted for all of the growth in global biofuels output. Global ethanol output declined by 1.4%.

Источник: Отчет компании BritishPetroleum за 2012 год

Биотопливо в США

Согласно федеральному Закону 2007 г. и национальному Стандарту по возобновляемым видам топлива, нефтеперегонные заводы в США обязаны применять при производстве бензина 50 млрд л биотоплива. По данным Минсельхоза США, прогнозируемый урожай кукурузы в 2013 г. составит 268 млн т, самый низкий показатель за последние 6 лет (ожидается, что цены превысят 320 долл. США за тонну). Примерно 112,5 млн т кукурузы, или 42% ожидаемого урожая, должно быть использовано для производства этанола. В стране нарастает оппозиция производству возобновляемого биотоплива из кукурузы. Конкуренция скотоводов с производителями этанола за поставки кукурузного зерна приводит к росту цен на зерно и снижению прибыльности производителей мяса. «Оптимизация» производства биотоплива под действием рыночных сил, по данным Министерства энергетики США, уже способствовала снижению объемов на 14% до 824 баррелей в день, что за год составляет 47,7 млрд литров. Однако, по подсчетам Федерального агентства по охране окружающей среды (EPA), отмена этаноловой составляющей в бензине снизит цены на кукурузу лишь на 1%, т.е. свидетельств «жесточкого экономического вреда» от применения смешанного бензина не выявлено и оснований для отказа от его применения нет. Существующее законодательство предписывает довести ежегодное производство

Экономические, экологические и социальные эффекты от внедрения биотоплива вызывают большие споры.

этанолом к 2015 г. до 56,8 млрд л и к 2022 г. – до 136 млрд л; при этом основные перспективы связаны с биотопливом второго поколения.

Биотопливо в Европе

Согласно данным европейского Барометра по биотопливу за 2012 г., зафиксирован 3%-й рост потребления биотоплива в 2011 г. по сравнению с 2010 г., с 13,2 млн тонн нефтяного эквивалента до 13,6 млн тонн. В 2009 г. Европейская Комиссия приняла решение повысить к 2020 г. долю биотоплива для транспорта до 10%. Это должно было снизить зависимость от поставок нефти и газа и одновременно сократить выбросы углекислого газа в атмосферу. Однако обратной стороной медали оказалась проблема выведения сельскохозяйственных площадей из «пищевого» оборота, переработка пищевых масличных культур на биотопливо. Евросоюз гарантировал высокие субсидии фермерам, которые вложили деньги в оборудование по переработке сельскохозяйственных пищевых культур «на месте». В конце 2012 г. ЕС принял Директиву, ограничивающую долю биотоплива первого поколения (с 10 до 5% к 2020 г.) и поощряющую разработку биотоплива второго поколения. После 2020 г. финансирование со стороны ЕС будет получать только биотопливо, способствующее экономии парниковых газов (должно выделяться минимум на 35% меньше парниковых газов, чем у ископаемого топлива) и производимое из непищевых растений и биомассы. Новая Директива ЕС по возобновляемой энергетике направлена на предотвращение прямого использования лесов, водно-болотных угодий и территорий с высокой ценностью для производства биотоплива.

Биотопливо в Китае

В настоящее время Китай является третьим по величине в мире производителем биотоплива (после США и Бразилии). Этанол, как правило, добавляют в объеме 10% к традиционному топливу. Этанол первоначально производился из зерна, но новые заводы теперь преимущественно используют маниок, сладкий картофель или сорго. Спрос на биодизель в Китае также растет, однако внутреннее производство значительно отстает в масштабе. Растет интерес к производству и использованию биотоплива второго поколения: потребление энергии из возобновляемых источников должно достигнуть 11,4% к 2015 году. Расширение производства биотоплива второго поколения позволит обеспечить рабочими местами до 3 млн человек. Как один из перспективных источников сырья для производства нового биотоплива в Китае рассматриваются водоросли. По оценкам экспертов, Китай может производить к 2020 г. до 12 млн т авиационного биотоплива в год (30% от общего объема потребления реактивного топлива в стране).

Биотопливо в России и Украине

Производство жидкого биотоплива в России пока развито достаточно слабо. Применение моторного жидкого топлива российским транспортом практически отсутствует. Однако достаточно перспективной для России выглядит возможность экспорта биотоплива и биосырья в Европу. Основным источником производства биоэтанола в стране (около 1,5 млрд л ежегодно) пока является пищевое сырье, а именно зерновые, при этом 80% этанола идет на изготовление алкогольных напитков. Перспективной с точки зрения выпуска транспортного топлива выглядит возможность использования в качестве сырья других крахмалосодержащих продуктов: мелассы (отходы сахарного производства), картофеля, сладкого сорго, клубней и зеленой массы топинамбура.

Производство биодизеля в стране началось в 2007 г. с выращивания рапса в промышленных масштабах и изготовления рапсового масла. Однако отсутствие единой программы развития биодизельного топлива в стране в некоторой степени компенсируется созданием отдельных региональных программ. Рассматривается возможность использования биомассы диких видов однолетней травы рыжик (лат. *Camelina*, Каспийский регион) для производства биодизеля второго поколения.

Украина имеет благоприятные условия для производства биотоплива из выращиваемого сельскохозяйственного сырья. По мнению экспертов, общий объем потенциально производимого «зеленого» дизеля и моторного этанола может достигать 500 тыс т ежегодно, что позволит обеспечить до 60% общей потребности страны в дизтопливе и до 10% в бензине. В Украине с 2013 г. предусмотрено поэтапное увеличение нормативной примеси биоэтанола в моторном бензине, в частности, в 2013–2015 гг. – 5%, а с 2016 г. – не менее 7%.

Потенциальное воздействие применения биотоплива

Рост рынка биотоплива способствует созданию новых рабочих мест и доходов по всей цепочке производства и распределения: от фермеров и биотехнологов до дистрибьютеров. Новые рабочие места, скорейшее восстановление экономик, рост производства, новые инвестиционные возможности – положительные эффекты, отмечаемые исследованиями по изучению потенциальных последствий развития индустрии биотоплива в мире. США ожидают в результате развития индустрии биотоплива к 2022 г. создания 800 тыс новых рабочих мест с общим экономическим эффектом в 148 700 млрд долл. США, что позволит за 12 лет (2010–2022 гг.) сэкономить 350 млрд долл. на сокращении импорта нефти.

Энергетическое партнерство между Европейским союзом и странами Африки открывает путь для сотрудничества по производству возобновляемых источников энергии, включая биотопливо. В ходе реализации совместных проектов предполагается проведение работ по агрономии засушливых районов в странах Африки. Развитие рынка биотоплива позволит странам Африки сократить зависимость от импорта минерального топлива и увеличить экспортные доходы. Нехватка продовольствия, засуха и социальная стабильность – вопросы, требующие решений во многих регионах Африки в ближайшей перспективе.

Общественные опасения, связанные с биотопливом

В настоящий момент существует ряд вызывающих тревогу международного сообщества проблем, сопутствующих развитию технологий производства биотоплива:

- изъятие из традиционного сельскохозяйственного оборота земель под выращивание биотопливных монокультур, что способствует падению плодородия таких земель, сокращению производства пищевого растительного сырья в отдельных странах, росту цен на продовольствие на национальном и глобальном уровне;
- использование для производства биотоплива пищевого сырья (зерновых, кукурузы, сахарной свеклы и тростника, рапса), что может также привести к росту цен на продовольствие в мире и, как следствие, увеличению числа голодающих людей в беднейших странах.

Мировые эксперты однозначно выступают за использование в качестве исходного сырья биомассы второго поколения. Отдельное место занимают экологические проблемы: уничтожение лесных массивов под выращивание быстрорастущих энергетических растений и загрязнение атмосферы выхлопными газами в результате сгорания биотоплива.

Очевидна необходимость разработки и применения стандартов устойчивого развития в области производства и использования биотоплива. Такие стандарты должны охватывать процессы производства и переработки основных энергетических культур и действовать во всех странах-производителях; направлениями реализации этого подхода должны быть единые меры контроля и сертификации. Это позволит в определенной мере защитить уязвимые группы населения в развивающихся и наименее развитых странах, создать равные условия для глобальной торговли биотопливом, повысить социальную приемлемость биотоплива среди потребителей. Однако эти меры не должны препятствовать развитию передовых видов биотоплива, что отвечает интересам энергетической безопасности в мире.



Ирина Медведкова
К.т.н., доцент кафедры
торговой политики НИУ ВШЭ



Татьяна Трудаева
К.э.н., доцент кафедры
торговой политики НИУ ВШЭ

ЭКСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Возможности смещения акцента в структуре российского экспорта

Петр Ломакин

Особенностью внешнеэкономического развития России является исключительная ориентация на экспорт энергоносителей. Однако при осуществлении должного государственного регулирования Россия может стать крупнейшим поставщиком зерна на мировом рынке, укрепив свое экономическое положение.

Согласно информации ФТС России, в 2012 г. экспорт нефти и нефтепродуктов составил 71% всех экспортных поступлений страны (372,6 млрд долл. США). Нефть также является определяющим фактором, влияющим на формирование российского бюджета. По данным Минфина России, в 2012 г. доля нефтегазовых доходов в федеральном бюджете страны составила 50,2%, что, безусловно, вызывает опасение. По словам Председателя Правительства Российской Федерации Дмитрия Медведева, данный показатель не должен превышать 25%, чтобы обеспечить нужный уровень диверсификации экономики страны.

Настораживающей является и тенденция составления бюджета с учетом повышения базисной цены на нефть. Еще в 2007 г. бюджет России планировался исходя из 70 долл. США за баррель при профиците в 5% ВВП. В настоящее время бюджет России может быть бездефицитным в случае сохранения цены на нефть не ниже 100 долл. США за баррель. По словам Министра финансов России Антона Силуанова, бюджет на 2012 г. с практически нулевым балансом был составлен при цене на нефть 115 долл. США за баррель.

Важно отметить, что физическое сокращение объема поставок топливно-энергетических товаров, продолжающееся в течение последних нескольких лет, происходит на фоне увеличения стоимостного объема. Иначе говоря, рост экспортных поступлений связан исключительно с ростом цен на нефть. Так, согласно данным ФТС России, в 2012 г. по сравнению с 2011 г. стоимостной объем топливно-энергетических товаров увеличился на 2,6%, а физический снизился на 7,2% (сократились объемы экспорта таких товаров топливно-энергетического комплекса, как автомобильный бензин, кокс, дизельное топливо, газ природный, электроэнергия, а также сырая нефть).

Таким образом, за последний период времени нефть увеличила место в экспортной части баланса за счет роста ее цены на мировом рынке, физический же объем поставок стагнировал. Согласно данным Центрального банка Российской Федерации, максимальный физический объем поставок нефти был зафиксирован в 2010 г. на отметке в 250,7 млн тонн, в 2012 г. объем сократился до 239,9 млн тонн.

Последующее увеличение объемов добычи потребует больших финансовых вливаний в отрасль и импорта зарубежных технологий, поскольку вновь открытые залежи находятся на труднодоступных территориях (прибрежный арктический шельф, Восточная Сибирь).

Помимо того, что рост объемов поставки нефти себя исчерпал, перспективы России являются неопределенными, поскольку положение, когда страна, занимая 8-е место в мире по запасам нефти, является лидером по ее добыче, а также вторым крупнейшим ее экспортером на мировой рынок, крайне неустойчиво.

В настоящее время рост российской экономики замедлился с 4,3% в 2011 г. до 3,4% в 2012 году. Минэкономразвития России также снизило прогноз по росту

Российские обязательства в ВТО, хотя и носят ограничительный характер в части государственной поддержки сельского хозяйства, не являются решающим препятствием для развития отрасли.

ВВП в 2013 г. с 3,6 % до 2,4%. Как заявил заместитель Министра экономического развития Андрей Клепач, «если экстраполировать данные за последние месяцы на весь год, то рост и вовсе оценивается в 1,7%». Это во многом определяется динамикой нефтяных цен: по информации БИЗНЕС-ТАСС, средняя цена на нефть марки Urals за 1 квартал 2013 г. составила 111 долл. США за баррель, что на 5,5% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2012 года.

Общий вывод состоит в том, что нефть исчерпывает свои возможности играть роль локомотива российской экономики. Возникает необходимость в поисках новых источников экспортной специализации России.

В последнюю декаду торговля сельскохозяйственной продукцией в мире растет теми же темпами, как и промышленными товарами, а по объему наблюдается ее более динамичный рост. Такое положение открывает благоприятные перспективы для экономики России, характеризующейся большими сельскохозяйственными площадями, хотя и сложными климатическими условиями.

Согласно данным Всемирного банка на 2011 год, страна занимает 6 место среди стран-лидеров по площади пашни на душу населения, однако около четверти пахотных земель сохраняется невостребованной. В то же время на фоне стабильного роста мировых цен на данный товар происходит постепенное наращивание физических объемов экспорта зерна. В 2012 г. Россия вышла на 3-е место в мире по экспорту зерна.

Что касается продовольственных товаров и сырья для их производства, то их доля в товарной структуре экспорта в страны дальнего зарубежья увеличивается. Если в 2011 г. она составляла 2,1%, то в 2012 г. этот показатель достиг отметки в 2,8%.

Более того, по данным товарам происходит рост как физических, так и стоимостных объемов поставок. В 2012 г. по сравнению с 2011 г. стоимостные объемы поставок этих товаров возросли на 36,6%, а физические – на 30,2%. Причем физические объемы экспорта продовольственных товаров увеличились в основном за счет экспорта зерновых культур.

Как экспортный товар зерно обладает рядом решающих особенностей:

- выступает в качестве фактора обеспечения продовольственной безопасности;
- представляет собой возобновляемый ресурс и незаменимый продукт;
- отличается высокими темпами роста во внешней торговле.

Значение зерна как важнейшей продовольственной культуры возрастает ввиду значительных темпов роста населения.

Присоединение России к ВТО 22 августа 2012 г. на фоне существующих в настоящее время проблем в сельском хозяйстве страны вызвало волну критики со стороны ряда специалистов в связи с тем, что Россия должна соблюдать обязательства, ограничивающие применение мер государственной поддержки. Это воспринимается как фактор, препятствующий развитию отрасли, однако более детальный анализ ситуации позволяет несколько уменьшить критический пессимизм.

Основные меры по поддержке сельского хозяйства могут и должны быть приняты, прежде всего, в рамках «зеленой корзины», объем которой не ограничивается.

Особенностью российского сельского хозяйства является:

- неэффективное использование большого количества пахотных площадей при сравнительно низком уровне урожайности зерновых, объясняемый, в первую

очередь, как климатическими условиями, так и недостаточным уровнем агротехники, низким качеством семян и неадекватным количеством удобрений;

- крайне неравномерное развитие регионов, наличие большого числа отсталых регионов;
- неравномерная урожайность в различных регионах страны.

Перспективным развитием для России в таких условиях является повышение эффективности ведения сельского хозяйства и проведение исследовательских работ по выведению адекватных к климатическим особенностям отдельных регионов семян, поскольку Россия характеризуется широким разнообразием климатических зон.

Высокая дифференциация регионов, как по уровню социально-экономического развития, так и по природно-климатическим особенностям, свидетельствует о необходимости поддержания отсталых регионов. Задачей правительства является выравнивание уровней развития регионов страны.

... у России есть перспективы увеличения поставок зерна на мировой рынок, доведя объем экспорта до 30-40 млн тонн.

Положения ВТО допускают государственное финансирование, нацеленное на выравнивание уровней экономического развития отдельных отсталых регионов, и это относится к мерам «зеленой корзины». Как правило, все регионы, характеризующиеся недостаточным качеством, объемами и эффективностью производства зерна, отличаются низким общим уровнем экономического развития. Программы по развитию АПК и наращиванию экспорта пшеницы могут быть проведены в пределах ограничений, налагаемых ВТО. Сочетание же нерационального использования большого количества пахотных площадей и низкой урожайности свидетельствует о наличии огромных потенциальных возможностей по наращиванию производства за счет повышения эффективности использования пахотных земель и привлечения в производственный процесс неиспользуемых пашен.

При умелом осуществлении государственной поддержки сельскохозяйственной отрасли в рамках мер «зеленой корзины», и в частности, программы регионального развития для районов с неблагоприятными природными условиями, у России есть перспективы увеличения поставок зерна на мировой рынок, доведя объем экспорта до 30-40 млн тонн, согласно прогнозу, озвученному Президентом России Владимиром Путиным.

Несмотря на относительно малую долю зерновых валютных поступлений в настоящее время, этот товар как важнейший сельскохозяйственный продукт будет играть все большую роль в мировой торговле. Это объясняется не только ограниченностью зерновых площадей на планете и быстрым ростом населения, особенно в развивающихся странах, но и актуализацией проблемы мировой продовольственной безопасности. Снабжение населения продовольствием – это не только экономическая, но и важнейшая политическая проблема. Об этом свидетельствуют революционные события в странах Ближнего Востока и Северной Африки, которые произошли после введения Россией эмбарго на поставки зерна, которое, прежде всего, предназначалось для стран данного региона.



Петр Ломакин
Аспирант МГИМО-
Университета МИД России

ТОРГОВЛЯ УСЛУГАМИ

Регулирование отношений в области международных перевозок до и после присоединения к ВТО

Елена Кушниренко

На основе анализа обязательств членов ВТО в секторе «транспортные услуги» автор статьи приходит к выводу, что членство в ВТО не гарантирует возможность доступа на рынки транспортных услуг других членов организации. Двусторонние и многосторонние соглашения в этой области с заинтересованными торговыми партнерами по-прежнему актуальны.

В чем смысл присоединения стран к ВТО? Каково соотношение выгод и возможных потерь от членства в этой организации? Когда эксперты обсуждают эти вопросы с общественностью, то чаще всего они приводят следующие аргументы в пользу присоединения к ВТО:

- недискриминационный доступ (по сравнению с третьими странами) на рынки членов ВТО;
- гарантированный уровень доступа на рынки членов ВТО;
- возможность участия в разработке новых правил торговли;
- возможность защиты своих интересов в Органе ВТО по разрешению споров.

Если два последних аргумента не подлежат никакому сомнению, то актуальность первых двух, во всяком случае, в том, что касается сферы услуг, вызывает сомнения. Почему? Ответ на этот вопрос рассматривается в настоящей статье на примере одной из стратегических отраслей услуг – транспортных, доля которых в мировом экспорте составляет около 21%. В статье анализируются специфические обязательства членов ВТО в секторе «транспортные услуги» (гарантированный уровень доступа иностранных услуг и поставщиков услуг на свой рынок) и изъятия из режима наибольшего благоприятствования (возможность применения преференциального режима в отношении услуг и поставщиков услуг отдельной страны).

Из 157 членов ВТО обязательства в области транспортных услуг приняла только 91 страна (в эту цифру входит ЕС-12). Из этого следует, что только 57% членов ВТО гарантируют какой-либо уровень доступа иностранных услуг и поставщиков услуг на свой рынок. Все остальные члены ВТО оставляют за собой возможность вводить любые ограничения на доступ иностранных услуг и поставщиков на свой рынок, включая установление запрета на такой доступ.

На основе этих данных можно сделать вывод, что во многих случаях присоединение страны или отдельной таможенной территории к ВТО не гарантирует возможность доступа на рынки других членов ВТО. Как и до присоединения к ВТО, для многих стран условия доступа продолжают регулироваться на основании двусторонних и многосторонних соглашений между заинтересованными торговыми партнерами.

Автомобильный транспорт

В секторе «услуги автодорожного транспорта», который в свою очередь включает в себя 10 подсекторов услуг, лишь 55 стран (то есть всего 35% членов ВТО) гарантируют возможность определенного в обязательствах уровня доступа на свой рынок во всех или в одном из подсекторов.

Особый интерес, конечно, представляют обязательства в области международных грузовых перевозок, которые, как известно, вне ВТО регулируются двусторонними соглашениями. Следует отметить, что только 13 членов ВТО (то есть 8,3% членов организации) гарантируют возможность осуществления международных грузовых перевозок иностранными поставщиками услуг без каких-либо ограничений, как

количественных, так и по «глубине проезда». Причем только шесть из них находятся в Евразии: Армения, Грузия, Кыргызстан, Китай, Молдова и Исландия.

Гарантирует ли членство в ВТО получение недискриминационного доступа на рынок международных грузовых перевозок? Например, гарантирует ли ЕС предоставление российским поставщикам услуг условий осуществления международных грузовых перевозок, которые будут не хуже условий, предоставляемых, например, китайским или азербайджанским поставщикам услуг? Как известно, Китай – член ВТО, тогда как Азербайджан находится в процессе присоединения к ВТО.

По имеющимся данным, 47 стран, то есть около 30% членов ВТО, сделали изъятия из своих обязательств и таким образом предусмотрели возможность предоставления преференциального режима услугам и поставщикам услуг отдельных стран, не распространяя его на услуги и поставщиков услуг других стран. Возможность предоставления преференциального режима, как правило, касается установления отдельного режима при выдаче разрешений, взимании различных налогов и сборов, в частности, за использование дорог общего пользования. В список членов ВТО, которые предусмотрели такие изъятия, вошли такие страны, как Албания, Армения, Болгария, Хорватия, Чехия, Эстония, страны-члены ЕС-12, Финляндия, Латвия, Литва, Польша и Украина.

На основе изложенного можно сделать следующий вывод – присоединение к ВТО в большинстве случаев не предполагает существенных изменений в регулировании международных грузовых перевозок. После присоединения к ВТО возможность беспрепятственного и недискриминационного осуществления грузовых автомобильных перевозок появляется далеко не всегда. Как и вне ВТО, странам необходимо заключать двусторонние и многосторонние соглашения, которыми и определяются количество поездок, а в некоторых случаях и «глубина проезда».

После присоединения к ВТО возможность беспрепятственного и недискриминационного осуществления грузовых автомобильных перевозок появляется далеко не всегда.

В частности, интересным представляется пример отношения Китая к своим отдельным обязательствам. В рамках присоединения к ВТО Китай принял обязательства обеспечить возможность осуществления международных грузовых автомобильных перевозок на своем рынке без каких-либо ограничений и на основе РНБ (недискриминации как поставщиков услуг членов ВТО между собой, так и по сравнению с третьими странами, которые не являются членами ВТО). Эти обязательства должны распространяться на Россию, и Китай не должен применять какие-либо количественные или качественные ограничения международных перевозок, осуществляемых российскими поставщиками услуг. Таким образом, в связи с присоединением к ВТО для российских автотранспортников должны существенно улучшиться условия доступа на китайский рынок автоперевозок. Однако известно, что Китай не выполняет свои обязательства по международным грузовым автомобильным перевозкам, но ни один член ВТО до настоящего времени не обратился в Орган ВТО по разрешению споров по данному вопросу, видимо, исходя из стоимости разрешения такого спора.

Услуги внутреннего водного транспорта

Доступ на рынок услуг внутреннего водного транспорта традиционно является одним из самых закрытых секторов, в которых страны не гарантируют возможность осуществления каких-либо услуг иностранными поставщиками.

Только 57% членов ВТО гарантируют какой-либо уровень доступа иностранных услуг и поставщиков услуг на свой рынок транспортных услуг.

Так, из 157 членов ВТО обязательства в данном секторе приняли только 19 – всего лишь около 12% всех членов организации. Только 11 стран гарантируют возможность перевозок грузов и пассажиров из третьих стран в свою страну по внутренним водным путям. При этом только 4 страны – Гамбия, Китай, Молдова и Сьерра-Леоне – гарантируют возможность осуществления таких перевозок без каких-либо ограничений.

Гарантируется ли недискриминационный доступ к внутренним водным путям? Только 12 стран сохранили за собой возможность применения преференциального режима в отношении услуг и поставщиков услуг отдельной страны, не распространяя такой режим на остальных членов ВТО.

Какой можно сделать вывод? В большинстве случаев режим доступа (осуществления перевозок) к внутренним водным путям определяется (как и до присоединения к ВТО, так и после) на основании национального законодательства, а также двусторонних и многосторонних соглашений, заключаемых с заинтересованными партнерами. При этом есть возможность получить условия осуществления перевозок с использованием внутренних водных путей члена ВТО на условиях не худших, чем предоставляются услугам и поставщикам услуг любой третьей страны. Исключение составляют 12 стран, которые сохранили за собой возможность применения преференциального режима.

Услуги морского транспорта

Несмотря на то что рынок услуг морского транспорта является одним из самых либеральных, обязательства в рамках ВТО в секторе «услуги морского транспорта» приняли 55 стран, но только 38 из них гарантируют какой-либо уровень доступа на рынок перевозок грузов морским транспортом и лишь 27 членов ВТО, среди которых Гонконг, Китай, Норвегия, Украина, Турция, а также, что удивительно, Кыргызстан и Молдова, гарантируют возможность осуществления таких перевозок без каких-либо ограничений.

Сколько членов ВТО гарантируют равный доступ к своему рынку перевозок грузов морским транспортом? Изъятия из РНБ предусмотрены только 32 странами, то есть 125 членов ВТО или около 80% всех членов организации гарантируют возможность недискриминационного доступа.

Следует отметить, что члены ВТО предусмотрели возможность предоставления различных преференций. Например, Турция готова снизить тарифную ставку по обслуживанию судов иностранных морских транспортных компаний в случае, если подобная мера будет применена для турецких компаний.

Финляндия и Швеция применяют изъятие, по которому они могут исключать суда, зарегистрированные под иностранными флагами, из списка, запрещающего работы в сфере каботажных перевозок. Вьетнам оставляет за собой право применения предусмотренных соответствующими международными соглашениями преференций к иностранным компаниям.

При рассмотрении обязательств в секторе «услуги морского транспорта» и определении их значимости для поставщиков услуг стран-членов ВТО необходимо принимать во внимание несколько значимых фактов. Как известно, сфера применения ГАТС к услугам морского транспорта до настоящего времени не определена, ведутся переговоры. Следовательно, члены ВТО могут применять преференциальные меры в отношении услуг и поставщиков услуг отдельно взятой страны, не распространяя такие преференции на другие страны и даже не внося бенефициаров преференций в Список изъятий из РНБ. Помимо этого, возможно внесение любых изменений и дополнений в принятые обязательства, а также их аннулирование до даты, которая должна быть определена в рамках указанных переговоров.

Таким образом, в рамках ВТО возможность доступа на рынок международных грузовых перевозок гарантируется только небольшим количеством стран, а гарантии недискриминационного доступа вообще не предоставляются. При этом, условно говоря «завтра» все может измениться.

Железнодорожный транспорт

Обязательства в области услуг железнодорожного транспорта приняли 36 стран (то есть около 23% членов ВТО), из которых только 10 гарантируют возможность осуществления международных грузовых перевозок без каких-либо ограничений. Остальные члены организации не предоставляют такие гарантии, оставляя за собой возможность введения любых ограничений, включая запрет на осуществление международных грузовых перевозок.

Изъятия из РНБ, то есть возможность применения преференциальных мер только в отношении услуг и поставщиков услуг отдельной страны, предусмотрели 16 стран. В частности, Болгария, Словакия, Чехия и Украина не планируют применение особых мер в рамках существующих или будущих соглашений, которые регулируют доступ и/или коммерческие права и условия для данного вида экономической деятельности на территории государства или между странами, которые являются сторонами соответствующего соглашения.

Из этого можно сделать вывод, что в большинстве случаев доступ на рынок международных грузовых перевозок не гарантируется и должен определяться двусторонними и многосторонними соглашениями вне ВТО. Однако при этом страны-члены ВТО (за исключением 16 стран) должны обеспечивать равные условия осуществления таких перевозок.

Воздушный транспорт

На настоящий момент ГАТС не распространяется на меры, касающиеся прав перевозки воздушным транспортом, как бы они не были предоставлены, и услуги, непосредственно относящиеся к реализации прав перевозки. ГАТС распространяется только на ремонтное и эксплуатационное обслуживание самолетов, продажу и маркетинг авиатранспортных услуг, а также услуги компьютерной системы резервирования¹.

Таким образом, регулирование в данной сфере остается исключительно в рамках двусторонних и многосторонних соглашений о воздушном сообщении.

Какой вывод можно сделать? Аргументы экспертов о предоставлении недискриминационных условий осуществления перевозок, а также гарантированного уровня доступа на рынки транспортных услуг во многом преувеличены. Все, как и вне ВТО, решается на основании двусторонних и многосторонних соглашений с заинтересованными торговыми партнерами. Содержание этих соглашений в большой степени зависит от переговорных возможностей представителей стран. Но в этом есть и свои преимущества, поскольку на двустороннем и даже многостороннем уровне, если это, конечно, не 157 стран, всегда проще договориться, а кроме того, есть больше возможностей что-либо изменить в соглашении с учетом существующей ситуации на рынке.

¹ Тем не менее, четыре страны: Молдова, Кыргызстан, Сьере-Леоне и Гамбия приняли обязательства в области перевозок воздушным транспортом.

НЕТАРИФНЫЕ МЕРЫ В ТОРГОВЛЕ

Нетарифные меры, связанные с аграрной продукцией: инструменты безопасности или торговые барьеры?

В то время как тарифы в современной торговле имеют общую тенденцию к снижению, все большее значение приобретают нетарифные меры защиты внутреннего рынка.

Для перехода к устойчивому развитию важно, чтобы государства обеспечивали право граждан на благоприятную окружающую среду и здоровье. Для достижения этой цели правительство может вводить различные регулирующие меры, осуществлять субсидирование или использовать налоговые инструменты. Часто сфера влияния таких мер ограничена национальным или локальным уровнем. Если же подобные меры связаны с международным движением товаров, то трения и конфликты переносятся на новый уровень, затрагивая интересы многих производителей и потребителей в различных странах.

Нетарифные меры: формы и сущность

Нетарифные барьеры существуют в двух основных формах:

- нетарифные ограничения, специально вводимые с целью регулирования доступа иностранных товаров на национальные рынки (квотирование, лицензирование, запреты, добровольные ограничения экспорта, таможенные формальности и др.);
- нетарифные инструменты, воздействие которых на товарные потоки является побочным, скрытым (технические регламенты и стандарты, санитарные нормы, административные ограничения, налоги, акцизные сборы, субсидии и др.).

Нетарифные меры, связанные с аграрным сектором, эксперты делят на три основные категории:

- санитарные и фитосанитарные меры (СФС) – инструменты защиты здоровья человека и животных (санитарные меры) и растений (фитосанитарные меры);
- технические барьеры в торговле (ТБТ) – технические регламенты, стандарты и процедуры оценки соответствия товаров установленным требованиям к продукции;
- другие технические меры, которые не вписываются в первые две категории.

Зачастую реальное влияние мер нетарифного регулирования на торговлю, а также другие затрагиваемые сферы, выявить достаточно сложно. Также бывает нелегко определить истинные причины вводимых мер – действительно ли они вызваны стремлением снизить риски для здоровья, обеспечить соответствие стандартам или являются скрытым инструментом протекционизма, направленным на защиту внутреннего рынка от иностранных конкурентов.

Нетарифные меры: множественное воздействие

Существует много примеров, которые иллюстрируют сложное влияние нетарифных мер на динамику и структуру торговли, охрану здоровья и обеспечение безопасности людей.

Санитарные нормы, технические регламенты и стандарты важны для защиты здоровья людей, но они не должны использоваться как необоснованный барьер для торговли.

В последнее время стремительно росло мировое производство креветок, особенно на специальных аквафермах в странах Азии. Одновременно расширялась и торговля этим товаром: в целом на развитые страны-члены ОЭСР в 2011 г. приходилось 80% мирового импорта креветок. Основные потребители этого продукта – ЕС, США, Япония, а более половины экспорта приходится на пять стран – Китай, Таиланд, Индонезию, Индию и Вьетнам.

Экологи и правозащитники высказывали опасения в связи с ростом производства креветок: территории для ферм часто захватывались незаконно вследствие коррупции местных властей, а условия труда рабочих были тяжелыми и вредными. Кроме того, медики считают, что потребление креветок может быть сопряжено с риском для здоровья людей: они могут содержать некоторые опасные химические добавки и антибиотики, которые вызывают определенные заболевания. В связи с этим в некоторых странах ОЭСР был введен временный запрет на импортные поставки креветок по соображениям охраны здоровья и обеспечения безопасности пищевых продуктов. Причем использование этих антибиотиков, как потенциально токсичных для человека веществ, уже давно запрещено в странах Европейского союза, но в других странах они все еще применяются.

Хотя формально меры были направлены на защиту прав потребителей, реально они повлияли на производство и торговлю, в том числе экспорт из развивающихся и наименее развитых стран.

Столкнувшись с запретом на ввоз креветок по санитарным соображениям, экспортеры из развивающихся стран встали перед выбором: либо принять меры для соответствия более строгим стандартам, либо вообще уйти с рынка развитых стран. При этом сумма недополученной прибыли была значительной, а затраты на улучшение производства – высоки. Так, Бангладеш за 5 месяцев 1997 г. недополучил доход от экспорта в размере 14,6 млн долл. США, а затраты для соответствия новым требованиям составили 17,6 млн долларов. Многим организациям, особенно мелким и средним фермам, дополнительные расходы были не под силу, поэтому в целом торговля снизилась. При этом уменьшение доходов от торговли развивающихся стран ограничивает их возможности способствовать развитию и бороться с бедностью – т.е. достичь целей, которые стали приоритетными не только для этих стран, но и для всего мирового сообщества. Европейские же производители от таких мер выигрывают – они уже давно работают по новым стандартам, а цены вследствие снижения предложения повышаются.

Конфликты подобного рода наглядно показывают необходимость согласования политики в различных областях – в частности, в сфере охраны здоровья, защиты прав потребителей, торговли, международного развития.

Нетарифные барьеры, связанные с сельскохозяйственной продукцией, вызывают противоречия не только между развитыми и развивающимися странами, но и между самими развитыми государствами. Так, использование гормонов в производстве мяса было предметом длительных споров между Европейским союзом и США. Руководствуясь целями защиты здоровья людей, начиная с 1989 г., Европейский союз ввел запрет на импорт мяса и мясных продуктов, полученных от скота, которому вводились гормоны, стимулирующие рост. Продажа или импорт продуктов, содержащих эти естественные (эстрадиол-178, прогестерон или тестостерон) или синтетические (тренболон ацетат, зеранол или меленгестрол ацетат) гормоны, запрещены в Евросоюзе.

Считая, что применение указанных гормонов не наносит вреда здоровью человека, США и Канада пришли к мнению, что меры ЕС научно не обоснованы и направлены на защиту продукции производителей стран ЕС от импорта. В 1996 г. США и Канада подали в Орган ВТО по разрешению споров жалобу на Европейский союз, оспаривая запрет ЕС в отношении импорта мяса и мясopодуKтов,

содержащих гормоны роста, и указывая на нарушение Соглашения по санитарным и фитосанитарным мерам.

Третьей группой и Апелляционный орган ВТО пришли к выводу, что запрет ЕС не был ни научно обоснован, ни подтвержден оценкой риска. Европейскому союзу было предложено провести оценку риска употребления в пищу мяса животных, выращенных с применением гормонов роста. Выводы доклада ЕС, согласно которому один из гормонов обладает канцерогенным действием, США и Канада посчитали неубедительными. В результате ВТО разрешило США и Канаде применить ответные меры в виде повышения тарифов в размере соответственно 116,8 млн долл. США и 11,3 млн канадских долл. на импорт сельскохозяйственной продукции из ЕС. После этого Европейский союз предложил компенсацию в форме либерализации импорта говядины, не содержащей гормоны. Однако запрет на использование одного из гормонов был оставлен в силе, а на мясо, содержащее другие гормоны роста, запрет был снят временно.

Это дело вызвало широкий общественный резонанс. В ходе многочисленных дебатов, проходящих как в ВТО, так и за ее пределами в последующие годы, экологические группы и общества потребителей высказывали сожаление о том, что ВТО руководствовалась не интересами европейских потребителей, окружающей среды и животных, а интересами североамериканских экспортеров.

Как обеспечить согласование политики?

Обеспечить, чтобы национальные меры достигали поставленных целей и при этом не препятствовали развитию торговли, экономическому росту и развитию – задача сложная, но выполнимая. Эксперты ОЭСР предлагают развитым странам использовать следующие подходы для того, чтобы их внутренние меры не оказывали негативного воздействия на торговлю, особенно развивающихся стран:

- внедрить механизмы оценки последствий осуществления своих регулирующих мер до их вступления в действие. Такая оценка должна быть комплексной и учитывать интересы как самой страны, так и ее торговых партнеров. Хорошей практикой в этой области является используемая в Европейском союзе процедура оценки воздействия торговой политики на устойчивое развитие (Sustainability Impact Assessment);
- своевременно информировать о планируемых изменениях в своей политике с тем, чтобы определить потенциальные конфликты в сфере торговли и найти пути их разрешения до того, как эти меры начнут реализовываться;
- развивать диалог с развивающимися странами, а также содействовать укреплению их потенциала в области торговли, участвовать в разработке и соблюдении международных стандартов.

Развивающиеся страны, особенно наименее развитые государства, наиболее уязвимы для торговых конфликтов. В деле предотвращения конфликтов, связанных с нетарифными барьерами, или успешного их разрешения многое зависит от усилий и самих развивающихся стран. Прежде всего, они могут:

- активизировать свои усилия по осуществлению внутренней политики, направленной на гармонизацию с международными стандартами;
- организовать эффективный контроль над соблюдением экспортерами международных стандартов, оказывать им помощь в повышении потенциала в данной области;
- более активно участвовать в выработке международных стандартов.

Источники: «Эко-Согласие»; Non-Tariff Measures in Agri-Food Trade: Improving Policy Coherence for Development. OECD, 2013; Looking Beyond Tariffs. The Role of Non-Tariff Barriers in World Trade. OECD, 2005; «Переориентация международной торговли на благо людей», 2003;

БИОТОПЛИВО

Перспективы развития рынков биотоплива на постсоветском пространстве

Производство биотоплива остается одним из самых спорных направлений развития альтернативных источников энергии: нет единого мнения по экономическим, экологическим и даже этическим аспектам этой индустрии. Однако уже сегодня общий объем мирового рынка биотоплива составляет сотни миллиардов долларов.

Быстро растущий рынок биотоплива делает его крайне привлекательным для стран с высоким потенциалом производства растительного сырья, в том числе для государств на территории бывшего СССР.

В широком смысле биотопливом может считаться любой энергоноситель растительного или животного происхождения. Различают жидкое (этанол, метанол, биодизель), твердое (дрова, брикеты, пеллеты, щепа, солома, лузга) и газообразное (синтез-газ, биогаз, водород) биотопливо. От типа биотоплива зависит сфера его применения, основными из которых сегодня являются транспорт, электроэнергетика и отопление.

Жидкое биотопливо – главный камень преткновения

Главным направлением биотопливного бума последнего десятилетия стало использование альтернативных видов жидкого топлива в транспорте. Из-за высоких цен на нефть и продукты ее переработки, а также в стремлении сократить выбросы парниковых газов в атмосферу, многие развитые страны поставили перед собой задачу планомерного замещения традиционных видов топлива альтернативными.

Однако рост объема производства жидкого биотоплива оказался связан с рядом серьезных проблем. Главным сырьем для него являются сельскохозяйственные культуры, что неизбежно приводит к «конкуренции» с продовольственной и кормовой отраслью. Многие эксперты забили тревогу по поводу угроз для продовольственной безопасности, создаваемых переориентацией посевных площадей на производство сырья для биотоплива. Кроме того, в ряде случаев стремление некоторых государств укрепиться на перспективном биотопливном рынке привело к массовой вырубке лесов, заменяемых плантациями, что, в свою очередь, вызвало беспокойство экологов.

В странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии производство жидких видов биотоплива находится в зачаточной стадии. Например, США перерабатывают сегодня на биотопливо больший объем кукурузы, чем Россия в целом производит зерновых. Поэтому упомянутые проблемы в этих регионах настолько остро не стоят. Более того, эксперты сходятся во мнении, что и особых перспектив по наращиванию выработки биоэтанола в бывших советских республиках не наблюдается.

В странах Кавказа и Центральной Азии нет достаточного количества посевных площадей, в то время как в России биоэтанол облагается такими же акцизами, как пищевой спирт – до 90% себестоимости, в отличие от таких стран, как США, где его производителям, наоборот, предоставляются субсидии. До последнего времени этот факт демонстрировал отсутствие интереса российского правительства к развитию индустрии жидкого биотоплива. Некоторые эксперты связывали это в первую очередь с заботой о продовольственной безопасности, хотя очевидно, что нежелание нефтедобывающих гигантов уступать часть рынка здесь также играло существенную роль.

В 2012 г. в России развитие производства жидкого биотоплива сдвинулось с мертвой точки: утверждена «Комплексная Программа развития биотехнологий», предложен ряд проектов нормативных актов, необходимых для регулирования производства и продажи биоэтанола.

Тем не менее, за последний год в России произошло несколько событий, которые, похоже, сдвинули развитие производства жидкого биотоплива с мертвой точки. Так, была утверждена «Комплексная Программа развития биотехнологий», согласно которой к 2020 г. в транспорте должно будет использоваться 10% биотоплива. Рабочая группа под председательством Аркадия Дворковича предложила ряд проектов нормативных актов, необходимых для регулирования производства и продажи биоэтанола. В частности, планируется ввести изменения в Налоговый кодекс, согласно которым реализация топливного биоэтанола будет осуществляться без акцизов.

Жидкое биотопливо – дорога в Европу

Исключениями из всех постсоветских республик в плане производства и использования жидкого биотоплива являются Украина и Беларусь. Активно демонстрируя свое стремление укреплять связи с Европейским союзом, украинское правительство постепенно вносит изменения в законодательство, которые устанавливают обязательные требования по добавлению биоэтанола в автомобильное топливо. Наряду с этим проводится политика поощрения создания производящих биотопливо предприятий и выращивания соответствующих культур.

Исключениями из всех постсоветских республик в плане производства и использования жидкого биотоплива являются Украина и Беларусь.

Еще в 2008 г. доля подсолнечника, кукурузы, рапса и сои достигла 30% от всех посевных земель в Украине. Причиной этого стала резко возросшая прибыльность масличных культур, которая превышает 100%, тогда как по зерновым едва достигает 60%, а по сахарной свекле – 25%. Такая ситуация вызывает серьезные опасения экологов: дело в том, что эти культуры весьма «агрессивны» для почвы, требуют много влаги и минеральных веществ и, как следствие, истощают землю. С точки зрения агротехники, высевание таких культур на одной площади допускается не чаще, чем раз в 6-7 лет, в то время как в Украине данное правило систематически нарушается, что грозит истощением черноземных почв уже в ближайшие годы.

Объемы производства жидкого биотоплива в Беларуси значительно скромнее – здесь основным сырьем для него служит рапс, под который отведено около 5% посевных площадей. Однако Минск умело пользуется своими экономическими связями в рамках Таможенного союза: импортируя из России дизельное топливо, белорусские компании добавляют в него необходимое количество биокомпонентов, изготавливая таким образом биодизельное топливо стандарта Евро-4. Продажа Беларуси этого товара другим государствам формально уже не считается реэкспортом российских энергоносителей, а поэтому не облагается российскими экспортными пошлинами.

Биотопливо из отходов как компромиссный вариант

Однако масличные культуры являются все же не единственным сырьем для производства биоэтанола. Эксперты видят большие перспективы по использованию для этой цели органических отходов. Только в России ежегодный объем таких отходов составляет около 600 млн тонн, из которых 350 млн тонн приходится на животноводство, 220 млн тонн – на растениеводство, 23 млн тонн – на птицеводство.

В некоторых сферах, таких как производство полуфабрикатов и готовой продукции из картофеля, количество отходов достигает 50% от первоначальной массы сырья. Учитывая, что Россия и Беларусь являются мировыми центрами картофелеводства,

они потенциально могут дополнительно производить миллиарды литров биотоплива. В Туркменистане, в свою очередь, ведутся исследования способов производства топлива из хлопчатника. Украинские же компании преуспевают в производстве твердого биотоплива из лузги подсолнечника. Характерно, что почти 100% этого товара, мало интересующего местного потребителя, в дальнейшем экспортируется в Польшу, где электростанции получают от правительства дотации за использование экологического топлива.

Пеллеты – самая перспективная статья экспорта

Еще более перспективным для постсоветских стран представляется производство твердых видов биотоплива из древесины и отходов ее переработки. Так, уже сегодня у России есть мощности для производства 1 млн тонн пеллет в год. При этом большая часть этого товара идет на экспорт – внутри страны потребляется не более 200 тыс тонн, и уже сейчас Россия входит в тройку лидеров на европейском рынке топливных гранул. Значительной площадью лесов среди рассматриваемых стран также обладают Беларусь, Украина, некоторые районы Казахстана.

Проблема с продвижением биотоплива из отходов древесины заключается в том, что специализированное оборудование, предназначенное для их переработки, как правило, имеет значительную стоимость и требует дополнительных затрат, связанных с его обслуживанием. Такие вложения малорентабельны для большинства средних и мелких деревоперерабатывающих предприятий.

Наименее распространенным на территории бывшего СССР, но перспективным типом биотоплива, является биогаз. Он вырабатывается в ходе водородного или метанового брожения биомассы под воздействием специальных бактерий. В 2012 г. в России начат проект по строительству 50 биогазовых электростанций в 27 регионах. По оценкам экспертов, потенциальное производство в России биогаза составляет до 72 млрд кубометров в год.

В Грузии, Армении, Азербайджане, Таджикистане и Узбекистане производство и использование биотоплива носит спорадический характер. В основном это единичные проекты, финансируемые западными странами. Тем не менее, правительства перечисленных государств единодушно декларируют свою заинтересованность в развитии «зеленых» технологий, в том числе биотоплива.

Как бы то ни было, тенденция к увеличению объемов мирового рынка биотоплива очевидна, и рано или поздно она должна проявиться и в рассматриваемом регионе. Пока эксперты прогнозируют рост примерно в 1,5 раза к 2020 г., что является не очень существенной цифрой, учитывая сравнительно небольшие масштабы производства и потребления биотоплива в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии на сегодняшний день. Существует ряд факторов, тормозящих рост рынка, основным из которых является относительная доступность ископаемых энергоносителей для большинства стран региона. Таким образом, можно заключить, что скорость внедрения биотоплива здесь напрямую будет зависеть от правительственных инициатив..

Источники: сообщения «Эко-Согласия»; «Рынок биотоплива в России: рост возможен, но маловероятен», <http://myaso-portal.ru>, 13 марта 2013; «Перспективы биотоплива на Украине», <http://www.bioethanol.ru>, 20 декабря 2007; «Биотопливо и стратегические интересы страны», <http://www.ecpol.ru>, 14 января 2013; «Оценка потенциала производства биотоплива в регионах Казахстана как альтернативного источника энергии», <http://aarhus.kz>; «Использование «зеленой» энергии в Республике Беларусь», <http://archive.nbuv.gov.ua>; «Биодизель может поспорить Беларусь и Украину», <http://newsland.com>, 13 ноября 2012

Региональные новости

«Кондитерский» конфликт между Беларусью и Украиной

Украинские кондитеры заявляют о фактическом закрытии белорусского рынка для своей продукции. Хотя никаких официальных ограничений со стороны Минска не вводилось, белорусская таможня прибегает к усиленному таможенному контролю по отношению к кондитерским изделиям, поставляемым из Украины. На практике это означает возможность задержания грузов на 20 и более дней.

На Беларусь приходится около 5% всего украинского экспорта сахаристой и шоколадной продукции, что эквивалентно 446 млн гривен.

Попытки Минска ограничить импорт эксперты связывают с желанием защитить собственных производителей после недавно прошедшей в Беларуси национализации кондитерских фабрик.

По приблизительным подсчетам, суммарные потери от этих действий для таких крупнейших украинских производителей, как Roshen, Конти, АВК и ЖЛ, могут составить порядка 40 млн гривен. Учитывая, что во время пасхальных праздников спрос на кондитерские изделия традиционно растет, объемы недополученной прибыли украинских компаний могут в скором времени еще увеличиться.

Сообщается также, что уже предпринимались попытки разрешить конфликт на правительственном уровне. Так, 12 апреля 2013 г. эта тема обсуждалась во время встречи Премьер-министра Украины Николая Азарова и первого вице-премьера Сергея Арбузова с первым заместителем главы правительства Беларуси Владимиром Семашко. В результате представители Минска заверили, что ситуация будет урегулирована. Однако позитивных подвижек так и не произошло. Тем временем, правительство Украины грозит применить аналогичные меры по отношению к экспортируемой Беларусью молочной продукции.

Источники: «Белоруссии изменил вкус», <http://kommersant.ua>, 19 апреля 2013; «Переговоры о возобновлении поставок украинских кондитерских изделий в Беларусь результатов не дают», foodnewsweek.ru, 23 апреля 2013 г.

Украина будет экспортировать пшеницу без ограничений

Министерство аграрной политики и продовольствия Украины приняло решение о снятии ограничений на экспорт пшеницы. Тем самым было отменено действие заключенного в 2011 г. меморандума, устанавливающего максимально допустимые объемы вывоза зерновых из страны с целью обеспечения продовольственной безопасности. Представители украинского правительства заявляют, что сейчас страна имеет достаточно ресурсов для безлимитного экспорта, особенно учитывая оптимистичные прогнозы в отношении следующего урожая.

Тем не менее, эксперты сходятся во мнении, что вступившие в силу изменения вряд ли скажутся на объемах экспорта. Дело в том, что сейчас цены на зерно на украинском рынке даже выше мировых. Хороший урожай в этом году ожидается не только в Украине, но и во всем мире, причем североафриканские производители соберут его на два месяца раньше. Уже сейчас тонна пшеницы нового урожая стоит на 30 долл. США дешевле. Таким образом, те украинские аграрии, которые не смогли реализовать свою продукцию прошлой осенью из-за ограничения экспорта, теперь вынуждены будут понести серьезные убытки.

Эксперты отмечают, что последние десять лет рынок пшеницы в Украине находится в состоянии неопределенности. Комбинация погодного, ценового и политического факторов с трудом поддается прогнозированию со стороны производителей.

Оценки государственного вмешательства в рынок по методике Организации экономического сотрудничества и развития свидетельствуют о том, что из-за ряда непродуманных мер украинские аграрии постоянно недополучают прибыль от реализации зерна.

Источники: «Зерно отпустят на все четыре стороны», <http://kommersant.ua>, 25 апреля 2013 г.; «В Украине разрешили безлимитный экспорт пшеницы до июня», <http://minfin.com.ua>, 24 апреля 2013 г., «Экономика экспорта пшеницы в Украине», ФАО Региональное бюро по Европе и Центральной Азии, июль 2012 г.

Международные новости

Финляндия поможет Украине в производстве биотоплива

Украина и Финляндия будут развивать сотрудничество в рыбной отрасли, лесном хозяйстве и производстве биотоплива. Об этом сообщил заместитель Министра аграрной политики и продовольствия Украины Иван Бисюк по итогам встречи с представителями Парламента Финляндии, которая состоялась 24 апреля 2013 г. в Киеве.

«Наши страны являются надежными партнерами, но мы хотели бы усилить сотрудничество. В частности, Украина заинтересована во внедрении инвестиционных проектов в сфере рыбного хозяйства, в частности, в сфере раководства. Также Финляндия имеет положительный опыт устойчивого управления лесами, поэтому мы заинтересованы в совместной реализации соответствующего проекта технической помощи. Кроме того, Украина заинтересована в анализе состояния и перспектив производства биодизеля, биоэтанола, биогаза и других видов альтернативного топлива и нетрадиционных источников энергии, существующих в Финляндии», – отметил Иван Бисюк.

Финляндия быстрыми темпами продвигается вперед в развитии технологий переработки органических веществ и создания биотоплива. Три консорциума (Stora Enso/Neste Oil, UPM и Metsäliitto/Vapo) планируют построить в Финляндии заводы по производству биотоплива второго поколения, общая производительность которых, как ожидается, составит от 100 тыс до 200 тыс тонн биодизеля в год.

По словам Бисюка, Украина заинтересована в привлечении финских инвестиций в развитие альтернативных источников топлива и организации стажировок украинских специалистов.

По данным Министерства аграрной политики и продовольствия Украины, товарооборот сельскохозяйственной продукции между Украиной и Финляндией в прошлом году составил 15,7 млн долл. США.

Источники: «Финляндия поможет Украине в производстве биотоплива», Корреспондент.net, 25 апреля 2013 г.; «Далеко идущие планы Финляндии в вопросах биотоплива», Институт альтернативных топлив, 13 марта 2013 г.

Бразилия наращивает экспортные поставки говядины

Бразилия увеличила экспорт говядины на 25% в первом квартале 2013 г. по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, что, по мнению экспертов, связано как с более благоприятным обменным курсом, так и с увеличением спроса на бразильскую продукцию за рубежом.

Бразилия – основной экспортер говядины в мире, поставляющий свою продукцию в 150 стран. В первые три месяца этого года Бразилия вывезла 324,5 тыс тонн говядины; причем прибыль выросла на 18% и составила 1,44 млрд долл. США. В частности, более 28 тонн мяса было экспортировано в январе этого года в Россию, главного потребителя бразильской говядины. В целом на поставки в Россию, Гонконг, Венесуэлу, Чили, Египет и Европу приходится 60% объема экспорта бразильского мяса.

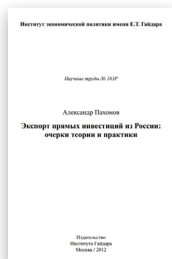
«На всех этих рынках мы достигли хороших продаж, но нам удалось установить рекорд по экспорту говядины в Гонконг, что отражает высокий уровень потребления этого товара в Китае и Юго-Восточной Азии», – отметил Фернандо Сампайо, исполнительный директор Бразильской ассоциации экспортеров мяса. По оценкам ассоциации, бразильский экспорт говядины увеличится в течение 2013 г. на 13%.

Более 80% отечественной говядины покупается жителями Бразилии. Ожидается, что в 2013 г. жители страны потребят 68,3% от общего объема национального производства мяса птицы, а по говядине и свинине эти показатели составят соответственно 84,8% и 85,4%. В 2012 г. внутреннее потребление отечественной говядины достигло 82%.

Согласно прогнозам Министерства сельского хозяйства, животноводства и снабжения Бразилии, производство куриного мяса, говядины и свинины в стране увеличится до 2023 г. на 79%, 61% и 56% соответственно.

Источники: "Brazil beef exports up 25 pct on year in early 2013", Reuters, 5 апреля 2013 г.; «Бразилия будет увеличивать потребление мяса», www.furazh.ru, 9 апреля 2013 г.

Публикации и ресурсы



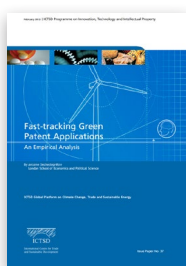
Александр Пахомов. Экспорт прямых инвестиций из России: очерки теории и практики, Издательство Института Гайдара, 2012

В публикации анализируются теоретические аспекты инвестиционной активности российского бизнеса за рубежом в контексте современных процессов глобализации. Экономическая сущность и особенности вывоза прямых инвестиций рассматриваются на примере стран БРИКС. Особое внимание уделяется теоретическим и методологическим аспектам обоснования экспорта прямых иностранных инвестиций (ПИИ) из развивающихся стран и государств с переходной экономикой. Автор исследует ключевые тенденции экспорта ПИИ из России в посткризисный период, а также воздействие фактора членства в ВТО на формирование новой инвестиционной среды в стране. Интернет: <http://bit.ly/118jj9j>



Глобальные вызовы и будущее ВТО. Мнения кандидатов на должность Генерального директора ВТО, под редакцией Рикардо Мелендес-Ортиса, ICTSD (МЦТУР), 2013

Этот тематический доклад подготовлен в рамках инициированного ICTSD (МЦТУР) процесса, направленного на достижение лучшего понимания будущего многосторонней торговой системы. В этом контексте МЦТУР обратился к кандидатам на пост Генерального директора ВТО с просьбой высказаться по данному вопросу. Каждому кандидату было предложено представить краткое заявление на эту тему и ответить на семь конкретных вопросов. В данном докладе приведены позиции пяти кандидатов (Тэ Хо Бак из Южной Кореи, Анабель Гонсалес из Коста-Рики, Тима Гросера из Новой Зеландии, Алана Киерематена из Ганы и Мари Элка Пангесту из Индонезии). Интернет: <http://bit.ly/15efk0y>



Антуан Дешезлепретр. Ускоренное рассмотрение «зеленых» патентных заявок, эмпирический анализ, ICTSD (МЦТУР), 2013

Инновации играют важную роль в стимулировании перехода к «зеленой» экономике и устойчивому развитию. Чтобы дать толчок инновационной деятельности в ряде стран, в том числе Австралии, Великобритании, Израиле, Канаде, Корее, США и Японии, была введена в действие система ускоренного рассмотрения «зеленых» патентных заявок. Совсем недавно аналогичные системы были введены в Китае и Бразилии. Ускоренное рассмотрение «зеленых» патентных заявок позволяет начать лицензирование технологий раньше и выйти на рынок быстрее. Интернет: <http://bit.ly/W4wF6v>



Мари Уилки. Практические аспекты управления торговыми спорами, МЦТУР, 2012

Механизм разрешения споров в ВТО – действенный инструмент защиты интересов членов организации. Однако недостаток потенциала по использованию этого механизма снижает возможности развивающихся и наименее развитых стран эффективно использовать инструменты современной многосторонней торговой системы. Этот информационный доклад призван помочь лучше использовать механизм разрешения споров тем, кто в этом нуждается. В материале содержатся рекомендации, как управлять конфликтами и предотвращать споры. Автор рассматривает, какие структуры, альтернативные ВТО, могут быть использованы. Особое внимание уделено подготовке к участию в спорах и проведению правовой, экономической и политической оценок. Интернет: <http://bit.ly/Wp9XHM>

ИЗУЧАЙТЕ МИР ТОРГОВЛИ И УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ
ВМЕСТЕ С ПУБЛИКАЦИЯМИ BRIDGES МЕЖДУНАРОДНОГО ЦЕНТРА
ПО ТОРГОВЛЕ И УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ

BRIDGES

Новости торговли с точки зрения устойчивого развития
Международные новости на английском языке
www.ictsd.org/news/bridges

BIORES

Аналитика и новости о торговле и окружающей среде
Международные новости на английском языке
www.ictsd.org/news/biores

PUENTES

Аналитика и новости о торговле и устойчивом развитии
Новости стран Латинской Америки и Карибского бассейна на испанском языке
www.ictsd.org/news/puentes

PONTES

Аналитика и новости о торговле и устойчивом развитии
Международные новости на португальском языке
www.ictsd.org/news/pontes

桥

Аналитика и новости о торговле и устойчивом развитии
Международные новости на китайском языке
www.ictsd.org/news/qiao

BRIDGES AFRICA

Аналитика и новости о торговле и устойчивом развитии
Новости стран Африки на английском языке
www.ictsd.org/news/bridges-africa

PASSERELLES

Аналитика и новости о торговле и устойчивом развитии
Новости стран Африки на французском языке
www.ictsd.org/news/passerelles



Международный центр по торговле и устойчивому развитию

Chemin de Balexert 7-9
1219 Geneva, Switzerland
+41-22-917-8492
www.ictsd.org

«ЭКО-СОГЛАСИЕ»

Центр по окружающей среде и устойчивому развитию

Россия, Москва, ул. Куусинена, 215
+7-926-514-3748
www.ecoaccord.org

Публикация «Мосты» выпускается
благодаря финансовой поддержке
доноров и партнеров, в том числе:

**DFID – Департамента Великобритании
по международному развитию**

**SIDA – Шведского агентства по
международному развитию**

**DGIS – Министерства иностранных
дел Нидерландов**

Министерства иностранных дел Дании

**Министерства иностранных
дел Финляндии**

**Министерства иностранных
дел Норвегии**

Ausaid, Австралия

Редакция «Мостов» выражает
благодарность региональным партнерам
за вклад в подготовку публикации.

Редакция «Мостов» принимает
финансовые пожертвования и платную
рекламу, чтобы компенсировать расходы
по подготовке публикации и увеличить
круг наших читателей во всем мире.
Редакция оставляет за собой право отказа
от публикации рекламы и получения
финансовой поддержки.
Взгляды авторов подписанных статей
принадлежат авторам и не обязательно
отражают взгляды МЦТУР и «Эко-
Согласия».

Цитирование материалов «Мостов»
должно содержать полную ссылку на
издание.

Цена: 10.00 евро
ISSN 1996-921X

