

МОСТЫ

Аналитика и новости о торговле и устойчивом развитии

ВЫПУСК 5 – ИЮЛЬ 2016 Г.



Экономический пояс Шелкового пути – шанс на совместное процветание

РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Экономический пояс Шелкового пути и евразийская интеграция:
конкуренция или новые возможности?

ТРАНСПОРТНЫЕ ПУТИ

Украина: новый Шелковый путь

ОЗЕЛЕНЕНИЕ ЭКОНОМИКИ

Возможно ли «позеленение» китайского Шелкового пути?

РЕГИОНАЛЬНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

Место ЕАЭС в системе многосторонних региональных торговых соглашений

МОСТЫ

ВЫПУСК 5 – ИЮЛЬ 2016 Г.

«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

ДИРЕКТОР МЦТУР

Рикардо Мелендес-Ортис

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР МЦТУР

Эндрю Кросби

УПРАВЛЯЮЩИЙ РЕДАКТОР «Мостов»

Наталья Шпильковская

«ЭКО-СОГЛАСИЕ» ДИРЕКТОР И РЕДАКТОР

Ольга Понизова

НАД ВЫПУСКОМ РАБОТАЛИ:

Наталья Шпильковская,

Ольга Понизова, Елена Малиновская

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.

РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

- 4 **Экономический пояс Шелкового пути и евразийская интеграция: конкуренция или новые возможности?**

Алмас Идрисов

ТРАНСПОРТНЫЕ ПУТИ

- 12 **Украина: новый Шелковый путь**

Сергей Кондратьев, Сергей Агibalов

ОЗЕЛЕНЕНИЕ ЭКОНОМИКИ

- 17 **Евразия vs Азия: возможно ли «позеленение» китайского Шелкового пути?**

Евгений Симонов

РЕГИОНАЛЬНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

- 21 **Место ЕАЭС в системе многосторонних региональных торговых соглашений**

Елена Кушниренко, Илья Кабанов

СТРАНЫ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ВЫХОДА К МОРЮ

- 26 **Развивающиеся страны без выхода к морю: торговля для дальнейшего развития**

ЮНКТАД

- 30 **От решений к действиям: навстречу XIV сессии ЮНКТАД на уровне министров**

- 34 **Публикации**

Экономический пояс Шелкового пути – шанс на совместное процветание



Выдвинутая Китаем в 2013 г. инициатива по созданию Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) предоставляет странам региона ВЕКЦА возможность принять участие в строительстве транзитных мостов, соединяющих Европу и Азию. Являясь частью китайского системного мегапроекта «Один пояс – один путь», ЭПШП призван, в частности, «стимулировать свободное, но упорядоченное передвижение факторов производства, высокоэффективное распределение ресурсов и глубокое слияние рынков».

По задумке Поднебесной, проект должен стать «многообразным открытым процессом сотрудничества». В программном документе указывается: «Любое государство, а также любая международная или региональная организация без исключения могут к нему присоединиться, и пусть результаты совместного строительства послужат интересам народов в более широком районе».

Участвующие в проекте государства могут привлечь инвестиции в инфраструктурные и промышленные проекты, сотрудничать в освоении ресурсов, способствовать транзитным перевозкам и увеличению международной торговли, причем как товарами, так и услугами. Уникальную возможность получают развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, поскольку с помощью расширенной системы транзитных путей они смогут облегчить и увеличить экспорт своих товаров в другие страны и регионы.

На фоне медленного восстановления мировой экономики ЭПШП может использоваться как дополнительный стимул для экономического и социального развития стран, расположенных на этом пути и вовлеченных в этот проект, и как важный шаг к установлению более тесных связей, совместному процветанию и стабильности в регионе.

В этом выпуске «Мостов» содержится несколько статей, авторы которых рассматривают актуальные вопросы, связанные с различными аспектами участия ряда стран нашего региона в ЭПШП (экономическими, социальными, экологическими). Мы приглашаем Вас принять участие в дискуссии и высказать свое мнение о том, как страны ВЕКЦА могут получить максимальные выгоды от этого проекта. С какими рисками они могут столкнуться? Какие шаги им необходимо предпринять, чтобы не упустить свой шанс на совместное процветание? Оставьте свой комментарий после статьи или напишите нам в Твиттере, Фейсбуке или Вконтакте.

Команда публикации «Мосты»

РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Экономический пояс Шелкового пути и евразийская интеграция: конкуренция или новые возможности?

Алмас Идрисов

Китайская пословица гласит: «Тот, кто мягко ступает, далеко продвинется на своем пути». Экономический пояс Шелкового пути – это долгосрочный проект, который позволяет установить новые торговые мосты.

В последнее время тема сопряжения интересов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и китайской концепции Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП) все чаще звучит в глобальной повестке дня.

Шестнадцатого сентября 2013 г., выступая в Назарбаев университете в Астане, Председатель КНР Си Цзиньпин представил всеобъемлющую и амбициозную инициативу создания «экономического пояса Шелкового пути» на пространстве всего евразийского континента. Эта инициатива направлена на ренессанс Великого Шелкового пути в современных условиях.

Выдвинутая инициатива за весьма короткий отрезок времени стала превращаться не просто в концепцию, а в международный мегапроект, представляющий огромный экономический интерес не только для самого Китая, но и для всех стран, расположенных вдоль Великого Шелкового пути, в том числе для Казахстана. Так, эти вопросы обсуждались 24 июня 2016 г. на историческом и юбилейном саммите Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в Ташкенте, который оказался в центре внимания мирового сообщества.

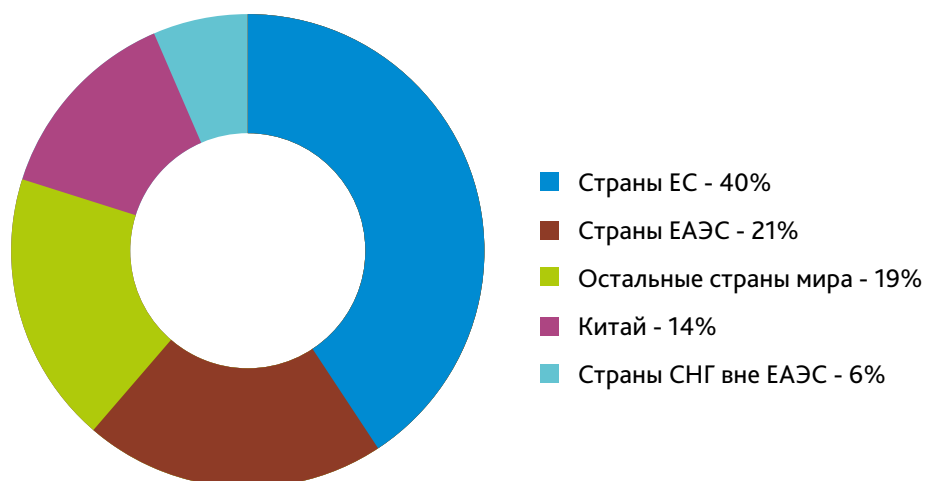
Многие сегодня возлагают большие надежды на этот китайский проект по перестройке сложившейся системы торгово-экономических отношений во всей Евразии. Большое количество исследований и прогнозов относительно впечатляющих объемов грузопотоков, которые пойдут с Востока на Запад по создаваемым экономическим коридорам, лишь подтверждают этот интерес.

Чем вызван широкий интерес к ЭПШП?

Три десятилетия структурных изменений и быстрого роста в сравнении со многими странами мира сделали Китай локомотивом мировой экономики и одной из двух ведущих экономик мира. Страна также стала крупнейшим мировым производителем и экспортером большинства видов промышленной продукции. Нельзя не отметить и тот факт, что Китай является одним из ключевых торгово-экономических партнеров как Казахстана, так и других членов ЕАЭС.

Так, Китай занимает третье место в товарообороте Республики Казахстан после ЕС и России (10,6 млрд долл. США и 14% от общего объема товарооборота) и второе место после ЕС по потреблению казахстанской продукции (12%). Китай является также одним из крупнейших инвесторов в экономику Казахстана (в 2005–2015 гг. объем прямых иностранных инвестиций Китая составил 13 млрд долл. США), и среди китайских торговых партнеров в СНГ Казахстан занимает второе место после России.

Рисунок 1. Основные торговые партнеры Казахстана (2015 год)



Согласно статистическим данным, в 1992 г. совокупный товарооборот КНР с пятью странами Центральной Азии (Казахстаном, Узбекистаном, Туркменистаном, Кыргызстаном, Таджикистаном) составлял около 0,5 млрд долл. США. В 2012 г., спустя 20 лет, этот показатель, по данным Министерства коммерции КНР, вырос до рекордных 46 млрд долл. США, увеличившись в 100 раз. Эта невероятная динамика показывает, что в перспективе Китай займет еще более важное место в экономическом развитии государств Центральной Азии.

Кроме того, в нынешних непростых условиях весьма важными для стран являются поиск эффективных экономических коридоров, расширение рынков сбыта продукции, установление равного доступа к общей инфраструктуре и привлечение инвестиций для экономик.

Безусловно, этот проект способен открыть новые горизонты для торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества в различных областях. Причем для практической реализации своей инициативы Китай создает такие глобальные финансовые институты развития, как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (100 млрд долл. США) и Фонд Шелкового пути (40 млрд долл. США), капиталы которых будут направлены на реализацию международных инфраструктурных проектов. Таких средств на свои стратегические проекты не может выделить сегодня ни одна страна, кроме КНР. И в самом деле, ЭПШП впечатляет своим размахом: до 2018 г. Китай планирует импортировать товары из стран Азии и Европы на 8 трлн долл. США и инвестировать до 450 млрд долл. США в эти регионы. Следовательно, неоспоримым преимуществом ЭПШП является его финансово-экономическая обеспеченность.

Этим объясняется то, что в реализации масштабных инфраструктурных проектов на пространстве большой Евразии заинтересованы и государства ЕАЭС, и Китай.

Оправдан ли вопрос о конкуренции ЕАЭС и ЭПШП?

Такой вопрос имеет право на существование. Ведь, по мнению многих зарубежных экспертов, ЭПШП – это грандиозный геополитический, геоэкономический и культурно-гуманитарный проект Китая, который по ряду положений действительно имеет сходство с интеграционным объединением и входит в определенные противоречия с ЕАЭС. Однако для того чтобы ответить на этот вопрос, следует принять во внимание конкретное содержание этих двух проектов.

Прежде всего, в ЕАЭС обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, а также проведение скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики. ЕАЭС также является международной организацией региональной экономической интеграции пяти государств

До 2018 г. Китай планирует импортировать товары из стран Азии и Европы на 8 трлн долл. США и инвестировать до 450 млрд долл. США в эти регионы.

(Казахстана, России, Беларуси, Кыргызстана, Армении). Спустя два года после подписания Договора о создании ЕАЭС можно говорить, что Союз состоялся как современное интеграционное объединение и призван стать эффективным экономическим мостом, связывающим Европу и динамично развивающуюся Азию.

В свою очередь, ЭПШП – это программа, разработанная Правительством КНР, которая является частью инициативы «Один пояс — один путь» и нацелена на развитие многостороннего регионального сотрудничества на пространстве Евразии. Основными направлениями нового Шелкового пути рассматриваются инфраструктурные проекты и международные транспортные коридоры из западных регионов Китая в ключевые центры экономической активности в Европе и Южной Азии, которые могут обеспечить бесперебойную торговлю и свободное передвижение капитала на пространстве Евразии.

В основе проекта лежат пять принципов: укрепление политических контактов; создание сети автомобильных и железных дорог, трубопроводов и коммуникаций; свободная торговля и расширение экспорта; увеличение валютных потоков за счет перехода на расчеты в национальных валютах; сближение народов региона.

В целом этот стратегический проект имеет грандиозный размах и охватывает огромную территорию Евразии, а также отражает стремление Китая к ускоренному развитию своих западных провинций и развертыванию тесного экономического сотрудничества со странами Центральной Азии.

Таким образом, ЭПШП – не просто транзитно-транспортный проект, это комплексный план экономического развития целого ряда государств региона, направленный на формирование между ними тесных комплексных отношений в экономической, политической и гуманитарной областях.

Актуальность ЭПШП придает также то, что сегодня Европа активно ищет выходы на азиатские рынки, а Азия заинтересована в европейском рынке.

В связи с этим, учитывая всесторонность проекта ЭПШП и то, что значительная его часть проходит по территории государств-членов ЕАЭС, данный проект получил широкую поддержку на расширенном евразийском пространстве.

В целях углубления стратегического партнерства и практического продвижения этого проекта, в октябре 2015 г. главы государств ЕАЭС приняли Распоряжение с поручением правительствам обеспечить взаимодействие по вопросам участия в инициативе ЭПШП.

В соответствии с данным поручением, Евразийской экономической комиссией совместно с государствами-членами Союза проводится работа по определению приоритетных проектов и сфер взаимодействия в рамках сопряжения и по подготовке проекта «дорожной карты» взаимодействия с КНР.

Следует отметить, что этот год в Союзе, по предложению Президента Казахстана Н.А. Назарбаева, объявлен «Годом углубления экономических отношений Союза с третьими странами и ключевыми интеграционными объединениями». В этом ключе приоритетами председательства Казахстана в ЕАЭС в 2016 г. обозначены сопряжение Союза и инициативы по строительству ЭПШП, углубление сотрудничества с Европейским союзом и Шанхайской организацией сотрудничества.

Для стран Союза тесные отношения с ближайшим и стратегическим соседом – КНР – выгодны со всех точек зрения. Так, сопряжение процесса формирования ЕАЭС с проектом ЭПШП позволит совместно развивать транспортно-логистический и инфраструктурный потенциал заинтересованных стран. Совместная реализация проектов позволит обеспечить взаимовыгодность, эффективность и

мультипликативный эффект для развития широкого спектра отраслей экономики всех стран, участвующих в проекте. В перспективе это откроет уникальные возможности доступа на международные рынки, станет мощным инструментом привлечения инвестиций в регион.

Это говорит о том, что работа над сопряжением ЕАЭС и ЭПШП имеет долгосрочный и стратегический характер и ставит конечной целью взаимодействие в интересах формирования общего экономического пространства между Союзом и КНР, а в перспективе и с Европейским союзом.

Наряду с этим, развитие евразийской интеграции вносит свои коррективы и в стандартный подход Пекина. В процессе неизбежного экономического продвижения Китая в Центральную Азию, Союз становится эффективным инструментом торговой защиты национальных рынков государств-членов ЕАЭС при сохранении их инвестиционной привлекательности. При этом сопряжение ЕАЭС и ЭПШП с высокой степенью вероятности станет стимулом к расширению и укреплению Союза, поскольку будет усиливать позиции его стран-членов на переговорах даже с таким мощным игроком, как Китай.

Простой пример: теперь китайские товары должны соответствовать новым техническим регламентам ЕАЭС, что создает определенные трудности для китайских бизнесменов, привыкших к устоявшейся модели торговли.

Благодаря единой таможенной территории ЕАЭС рынки Китая и Европейского союза теперь разделяет всего одна таможенная граница.

В то же время Союз имеет отчетливый позитивный эффект для Китая и его проекта ЭПШП. Благодаря единой таможенной территории ЕАЭС рынки Китая и Европейского союза теперь разделяет всего одна таможенная граница.

Еще одним преимуществом ЕАЭС является формирование общих правил экономического поведения с отсутствием таможенных барьеров между его участниками. В результате такой рынок становится экономически привлекательным для китайского бизнеса. Например, доступ на рынки Казахстана и Кыргызстана позволит китайским компаниям и банкам также войти на общие рынки товаров, услуг, капитала и труда всего ЕАЭС, а государства-члены Союза одновременно получат доступ на огромный и перспективный китайский рынок.

Для сопряжения ЕАЭС с ЭПШП будут обсуждаться вопросы об упрощении процедур торговли и инвестиций, нацеленные как на постепенное снижение, а затем и полную ликвидацию торговых и инвестиционных барьеров, так и на сокращение сроков доставки транзитных грузов из Азии в Европу по скоростным международным железнодорожным магистралям.

В перспективе развитие сотрудничества усилит взаимодополняемость экономик стран-участниц проекта нового Шелкового пути и может естественным образом привести к снятию указанных торговых барьеров, в результате чего может быть сформирована огромная зона свободной торговли на пространстве стран-членов ЕАЭС, ШОС, ЕС и АСЕАН.

Таким образом, с экономической точки зрения ЕАЭС и ЭПШП не только не противоречат, но и взаимно дополняют друг друга.

Казахстан имеет крупнейшую экономику в регионе (после России) и аккумулирует более 70% торгового оборота Китая со странами Центральной Азии.

Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР и процессы на пространстве ШОС

Фундаментом для сопряжения ЕАЭС и ЭПШП призвано стать разрабатываемое соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР.

Главами государств ЕАЭС 8 мая 2015 г. было принято решение о начале переговоров с КНР по соглашению о торгово-экономическом сотрудничестве. Заключение этой договоренности позволит странам-членам ЕАЭС выйти на более высокий уровень торгово-экономических отношений с Китаем и будет способствовать укреплению взаимовыгодного сотрудничества во многих сферах экономики. В среднесрочной перспективе это соглашение должно стать основным инструментом экономического взаимодействия между Союзом и КНР, эффективно дополнив форматы сотрудничества, существующие на двустороннем уровне.

Для Казахстана основной целью заключения нового соглашения является взаимное устранение имеющихся барьеров, мешающих росту взаимной торговли, а также поиск сфер дополнительного потенциального сотрудничества.

В рамках работы над проектом соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и КНР предусматривается также параллельная работа по выявлению потенциальных выгод и рисков от возможного дальнейшего перехода к свободной торговле с Китаем и более углубленному торгово-экономическому партнерству с учетом процессов на пространстве Шанхайской организации сотрудничества.

Казахстан выступил с предложением создать в долгосрочной перспективе зону свободной торговли в рамках ШОС, цель которой – открытие новых рынков сбыта и укрепление конкурентоспособности региона в целом.

Практически все государства, которые планируется подключить к проекту ЭПШП, входят также в ШОС. Уже сегодня активное сотрудничество с Китаем по ряду проектов Казахстан и Россия осуществляют в формате Шанхайской организации сотрудничества. Страны ШОС обладают всем необходимым для опережающего экономического роста – сырьевой базой, квалифицированной рабочей силой и технологиями. Кроме того, они занимают стратегическое положение в отношении существующих и перспективных путей мировой торговли. Так, страны ШОС представляют собой огромный потребительский рынок (с учетом присоединения в 2017 г. Индии и Пакистана – 3 млрд человек), а также минимум три экономики, входящие в первую мировую десятку (Китай, Россия и Индия).

По этой причине в декабре 2015 г., в ходе заседания Совета глав правительств государств-членов ШОС, Казахстан выступил с предложением создать в долгосрочной перспективе зону свободной торговли в рамках ШОС, цель которой – открытие новых рынков сбыта и укрепление конкурентоспособности региона в целом.

Предлагаемая зона свободной торговли позволит наладить оптимальные экономические связи между государствами, обеспечить им более рациональную специализацию на мировых и региональных рынках, создавая тем самым условия для максимального экономического роста стран-членов ШОС. Способствовать развитию взаимовыгодного сотрудничества с бизнесом других стран будет предусматриваемая в рамках свободной торговли отмена импортных пошлин и эквивалентных им мер и снижение нетарифных барьеров во взаимной торговле. Как мы видим – цели ШОС и ЭПШП совпадают.

Таким образом, в перспективе ШОС должна стать мощной площадкой для развития ЭПШП и укрепления совместного взаимодействия и координации усилий. Действуя на основе взаимовыгодного сотрудничества, страны ШОС могут сформировать общность интересов и способствовать росту взаимного доверия.

Благодаря совместной практической реализации гармонично сочетающихся между собой проектов ЕАЭС, ШОС и ЭПШП, синергетический эффект будет более значительным и глубоким для экономического развития всего региона.

Насколько выгоден для Казахстана проект ЭПШП?

Казахстан неслучайно был выбран для обнародования китайской стратегической инициативы. Находясь на стыке Европы и Азии, Казахстан занимает исключительно важное геостратегическое положение и может превратиться в важное связующее звено между двумя экономическими гигантами – ЕС и КНР. К тому же Казахстан имеет крупнейшую экономику в регионе (после России) и аккумулирует более 70% торгового оборота Китая со странами Центральной Азии.

Здесь следует отметить, что 30 августа – 3 сентября 2015 г. в ходе официального визита Президента Н.А. Назарбаева в Китай была подписана Совместная декларация Республики Казахстан и КНР о новом этапе отношений всестороннего стратегического сотрудничества. В данном документе положено начало совместному продвижению сотрудничества по сопряжению Новой экономической политики Казахстана «Нурлы жол» (Светлый путь) и Экономического пояса Шелкового пути. По своему содержанию две программы взаимно дополняют друг друга, поскольку направлены на развитие инфраструктуры и индустриализации в Казахстане, прежде всего транспорта и коммуникаций.

Реализация проекта Шелкового пути в перспективе позволит обеспечить доступ Казахстана к морским портам стран-участниц ЭПШП, ускорить и снизить затраты на доставку казахстанских товаров на мировые рынки, увеличить объемы внешней и взаимной торговли.

Тем самым национальные планы стран-участниц Шелкового пути практически встраиваются в ЭПШП. В этом случае проект Шелкового пути становится не чисто китайским, а действительно совместным евразийским проектом, что является несомненным преимуществом ЭПШП.

Связка «Нурлы жол» – ЭПШП приобретает особое значение также на фоне прошлогоднего стремительного снижения мировых цен на нефть – главного драйвера экономического роста Казахстана.

Реализация проекта Шелкового пути в перспективе позволит обеспечить доступ Казахстана к морским портам стран-участниц ЭПШП, ускорить и снизить затраты на доставку казахстанских товаров на мировые рынки, увеличить объемы внешней и взаимной торговли. Соответственно Шелковый путь решает насущную задачу по выходу региона из ловушки транспортной изоляции. Именно этими причинами и обусловлен повышенный интерес в регионе к китайской стратегической инициативе.

Как известно, Казахстан активно инвестирует в проекты развития транзитно-транспортной и индустриальной инфраструктуры, которые и были выбраны ключевыми направлениями сотрудничества с проектом ЭПШП. Так, в сфере энергетики перспективным является строительство второго участка газопровода

«Бейнеу–Бозой–Шымкент», который позволит уже в ближайшем будущем начать поставки как казахстанского, так и российского газа в Китай.

В сфере транспортной инфраструктуры из трех основных коридоров ЭПШП (1-й из Китая через Центральную Азию, Россию до Европы; 2-й из Китая через Центральную Азию, Западную Азию к Персидскому заливу, Средиземному морю; 3-й из Китая в Юго-Восточную Азию, Южную Азию, к Индийскому океану) наибольший интерес для Казахстана представляет первый маршрут, проходящий через Центральную Азию в Европу.

В этом направлении большое значение имеет масштабный проект по строительству международного транзитного автомобильного коридора «Западная Европа – Западный Китай», с примыканием к нему автодорог республиканского значения Казахстана с тем, чтобы производственная инфраструктура имела прямую авто- и железнодорожную связь с транзитно-транспортным коридором.

В ответ на критические замечания об отсутствии общих инфраструктурных проектов государства-члены ЕАЭС уже в этом году планируют определить данный международный коридор основным совместным инфраструктурным проектом. Главным его преимуществом является экономия времени нахождения товара в пути. В среднем отправленный из Шанхая контейнер идет 40–45 дней по морскому пути, который осложняется в последнее время неспокойной обстановкой во многих близлежащих регионах. Но если грузы отправить сухопутным евразийским коридором, то срок их доставки сокращается до 14 дней по Транссибу и до 10 дней по коридору «Западная Европа – Западный Китай».

Иными словами, коридор «Западная Европа – Западный Китай» является кратчайшим автодорожным маршрутом из Китая в Европу и имеет огромное значение в повышении транзитного потенциала для всего Евразийского континента. По расчетам, около 8% товарооборота между Китаем и Европейским союзом к 2020 г. будет проходить по этому коридору. А это порядка 50 млрд долл. США.

По итогам 2016 г. планируется открыть движение на всем протяжении автомобильного коридора «Западная Европа – Западный Китай», который пройдет через города: Ляньюньган, Чжэнчжоу, Ланьчжоу, Урумчи, Хоргос, Алматы, Кызылорду, Актобе, Оренбург, Казань, Нижний Новгород, Москву и Санкт-Петербург с выходом на порты Балтийского моря. Общая протяженность коридора от порта Ляньюньган в Китае до Санкт-Петербурга в России составит почти 8,5 тыс. км. Из них 2493 км пройдет по территории России, 2787 км – Казахстана и 3425 км

Рисунок 2.
Евразийские
транспортные мосты



– Китая. На сегодня в Казахстане уже построено более 70% автодороги, а полное завершение планируется в 2016 году. При этом китайская сторона уже закончила проект по своей территории. Неслучайно в Китае говорят: «Чтобы стать богатыми, надо сначала строить дороги».

Важное преимущество коридора заключается в том, что он единственный действующий и большая часть существующего транзитного потока идет именно через него. Ожидается, что к концу реализации проекта общий грузопоток увеличится в 2,5 раза и составит порядка 33 млн т в год. Построенные дороги увеличат пропускную способность машин в 1,5 раза, транспортные и транзитные перевозки ускорятся в два раза, время пребывания в пути сократится в 1,5 раза.

Несмотря на наблюдаемый спад в мировой торговле, который ставит под вопрос имеющиеся прогнозы о мощных торговых потоках, в перспективе больше половины китайских грузов, направляемых в страны ЕС, будет перевозиться через территорию Казахстана.

Фактически это новый евразийский континентальный мост и экономический коридор «Китай – Центральная Азия – Западная Европа», лидерами в котором будут Китай, Казахстан и Россия.

Вместо заключения

Практическая реализация китайской инициативы и евразийской интеграции может привести к формированию новой архитектуры мировой экономики на пространстве Евразии, где главным связующим звеном становится Центральная Азия.

Казахстану, как и другим странам Центральной Азии, важно участвовать в реализации интеграционных проектов, эффективно использовать возникающие новые возможности и преимущества регионального сотрудничества, добиваясь вместе с тем минимизации рисков и угроз.

В долгосрочной перспективе это может стать залогом создания новых кластеров экономики и, в конечном счете, привести к росту других отраслей экономики, в том числе промышленности. Для всего региона Центральной Азии столь масштабный проект потенциально означает диверсификацию источников государственных доходов, создание дополнительных рабочих мест и улучшение общей экономической ситуации. Тем не менее, при всех преимуществах этого проекта, необходимо обеспечить переход с односторонней направленности экономического сотрудничества с Китаем на формат равноправного партнерства.

Центральная Азия должна стать регионом и примером сотрудничества, а не соперничества, где надо руководствоваться не какими-то политическими условиями и установками, а экономическими соображениями и инновационными подходами.

Таким образом, ЭПШП – это, безусловно, продолжение «исторического» духа древнего Шелкового пути и грандиозное начинание, рассчитанное на долгосрочную перспективу на многие десятилетия вперед. Впереди еще предстоит немало кропотливой работы для его полноценной реализации.

В завершение вспоминается казахская пословица, которая созвучна китайской, приведенной в начале статьи: «Дорогу одолеет тот, кто хоть и неторопливо, но идет». Поэтому вести дела надо не спеша, последовательно и поэтапно, по принципу «начинать с легких вопросов и постепенно переходить к более трудным», шаг за шагом выходя на взаимовыгодное экономическое сотрудничество.



Алмас Идрисов
Доктор наук, г. Астана,
Республика Казахстан

ТРАНСПОРТНЫЕ ПУТИ

Украина: новый Шелковый путь

Сергей Кондратьев, Сергей Агибалов

*Для Украины
новый Шелковый
путь – важный
альтернативный
маршрут
доставки товаров.
Заработает ли
он на полную
мощность? Авторы
статьи оценивают
экономическую
привлекательность
и перспективность
этого направления.*

Украинское Правительство сделало решительный шаг к диверсификации экспортных маршрутов и развитию экспортного потенциала страны. Из украинского Ильичевска 15 января 2016 г. вышел паром, на борту которого были первые 10 вагонов и 20 контейнеров для доставки в Китай по так называемому Транскаспийскому международному транспортному маршруту (через Грузию, Азербайджан и Казахстан), часто рассматриваемому как реинкарнация Великого Шелкового пути.

За две недели грузовой поезд преодолел Черное и Каспийское моря, пересек Закавказье и Центральную Азию и утром 31 января достиг казахстанско-китайской границы. Провожая состав в дальний путь, украинские официальные лица много говорили об исторической значимости этого события и грядущей утрате Россией монополии на сухопутный маршрут транспортировки грузов из Восточной Азии.

Украинские чиновники всячески подчеркивают выгодность нового маршрута – транспортировка по нему будет в 2–3 раза быстрее, чем морским транспортом (Одесса–восточное побережье КНР), а перенаправление на этот маршрут даже части торговых потоков Украина–КНР (в 2015 г. Украина экспортировала в Китай 24 млн т грузов) может превратить новый Шелковый путь в один из крупнейших транзитных маршрутов в Евразии. По словам чиновников, для перехода от тестовых к регулярным перевозкам потребуется всего 2 недели – темпы, достойные ударных строек первых пятилеток.

Однако реальность пока оказывается несколько иной. После двух месяцев томительного ожидания, 17 апреля товарный поезд порожним вернулся в Украину. С момента его отправки в Китай в Украине сменилось правительство, и теперь уже новый Министр инфраструктуры Владимир Омелян обещает доработать проект, чему будет способствовать смена руководства «Укрзализныци» (Украинских железных дорог).

По оценкам Института энергетики и финансов (ИЭФ), стоимость доставки сорокафутового контейнера из Одессы в казахстанский Достык (на границе Казахстана и КНР) составит 8,0 тыс. долл. США, то есть в 6 раз больше, чем при транспортировке морем. Высокие затраты на логистику при минимальном выигрыше по времени делает этот маршрут малопривлекательным.

Старый новый коридор

Вопреки распространенному в Украине мнению, новый Шелковый путь не является новым транзитным коридором, быстро и эффективно созданным Украиной в ответ на проблемы с транзитом через Россию.

Еще в 1998 г. Президент Украины Л. Кучма, наряду с представителями 11 других государств СНГ и Восточной Европы, подписал Многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора «Европа–Кавказ–Азия» (сокр. TRACECA, или ТРАСЕКА¹). Сейчас ТРАСЕКА имеет постоянный секретариат, проводит ежегодные межправительственные совещания и реализует ряд проектов, оказывая правительствам стран-членов техническую поддержку в интеграции национальных транспортных систем и развитии транзитных перевозок.

24 млн тонн

В 2015 г. Украина экспортировала в Китай 24 млн т грузов.

8,0 тыс. долл. США

По оценкам ИЭФ, стоимость доставки сорокафутового контейнера из Одессы в казахстанский Достык составит 8,0 тыс. долл. США. Это в 6 раз больше, чем при транспортировке морем.

Развиваемые в рамках ТРАСЕКА маршруты включены в перечень международных транспортных коридоров. В частности, маршрут нового Шелкового пути, о котором сейчас говорят украинские власти, в значительной степени совпадает с 10-м международным коридором Организации сотрудничества железных дорог (объединяет железные дороги стран СНГ, Восточной Европы, Монголии и КНР).

Новый Шелковый путь начинается в Одессе и проходит через Батуми–Тбилиси–Баку–Туркменбаши–Ташкент и заканчивается в казахстанском Актогае, на границе с КНР. Отличие маршрута ТРАСЕКА в том, что из Баку паром будет направляться не в туркменский Туркменбаши, а в казахстанский Актау и далее следовать только по территории Казахстана вплоть до китайской границы. Такой путь сокращает количество таможенных юрисдикций с 7 до 5, при небольшом росте протяженности маршрута.

Несмотря на то что маршрут был разработан давно, объемы грузов, которые транспортировались хотя бы по большей части маршрута (Украина–Казахстан, Грузия–КНР и т.д.), на протяжении последних лет оставались на уровне статистической погрешности.

Проект получил второе дыхание после резкого ухудшения отношений между Россией и Турцией, из-за чего у многих турецких перевозчиков стали возникать проблемы с транзитом грузов через Россию.

Украинская сторона надеется, что после организации регулярных перевозок транспортировка грузов по ТРАСЕКА будет занимать не более 10–12 суток, а стоимость доставки одного контейнера составит не более 5 тыс. долл. США.

В результате сложившейся ситуации значительно вырос спрос на транскаспийские перевозки по маршруту Турция–Казахстан, в то время как организация полноценного транзитного маршрута ЕС–КНР (как через Турцию, так и через Украину) пока остается в теории. Украинская инициатива предполагает реализацию этой теории на практике. Но какой будет результат?

Украинская сторона надеется, что после организации регулярных перевозок транспортировка грузов по ТРАСЕКА будет занимать не более 10–12 суток, а стоимость доставки одного контейнера составит не более 5 тыс. долл. США.

Но проект уже сейчас столкнулся с проблемами. Основные трудности возникают с установлением привлекательных тарифов на перевозку и дефицитом провозных мощностей.

Это более чем в 3 раза выше стоимости морских перевозок, но серьезная экономия времени² может привлечь, например, китайских производителей электроники. Очевидно, что, по крайней мере на первом этапе, сохранится дисбаланс между грузопотоками в западном и восточном направлениях. Однако в перспективе, по мере роста интереса к ТРАСЕКА со стороны европейских грузоотправителей, ситуация может улучшиться и порожний пробег удастся сократить. Впрочем, это самый лучший сценарий.

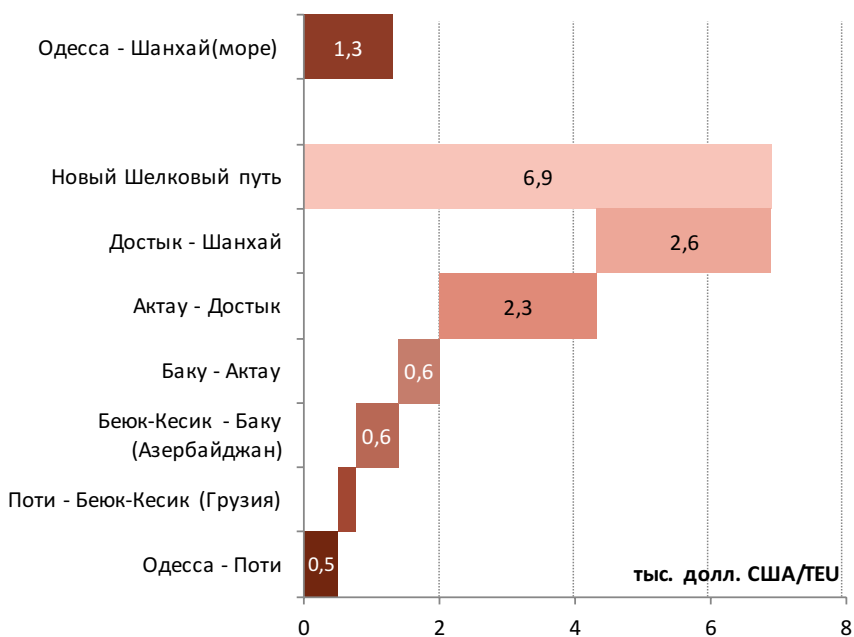
Но проект уже сейчас столкнулся с проблемами. Основные трудности возникают с установлением привлекательных тарифов на перевозку и дефицитом провозных

График 1.
Протяженность
маршрута ТРАСЕКА,
тыс. км.



Источник: ОСЖД, ВБ, оценки ИЭФ

График 2. Стоимость
доставки по маршруту
ТРАСЕКА, тыс. долл.
США

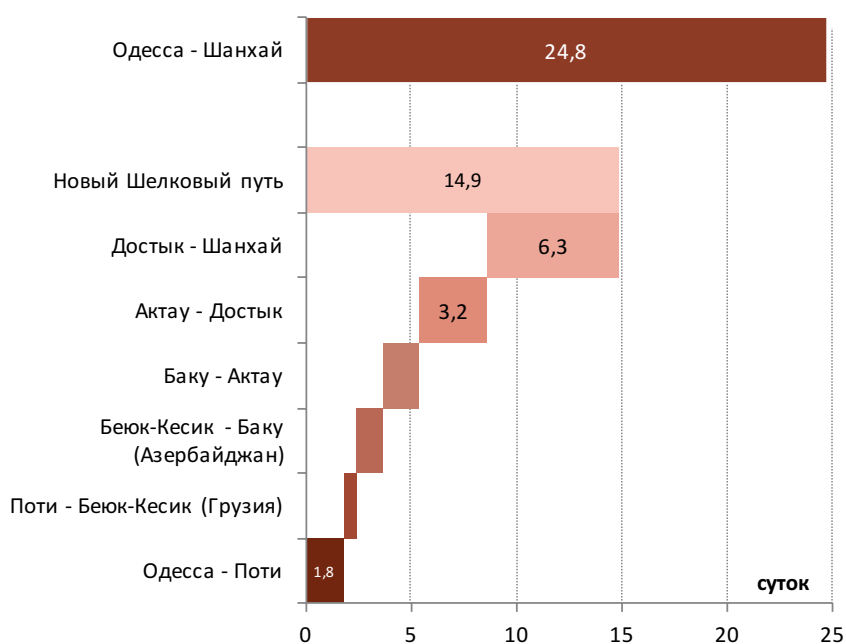


Источник: ОСЖД, ВБ, оценки ИЭФ

мощностей. Стоимость доставки грузов из Одессы до границы с Китаем можно оценить в 4,3 тыс. долл. США для двадцатифутового контейнера и в 8,0 тыс. долл. США для сорокафутового контейнера.

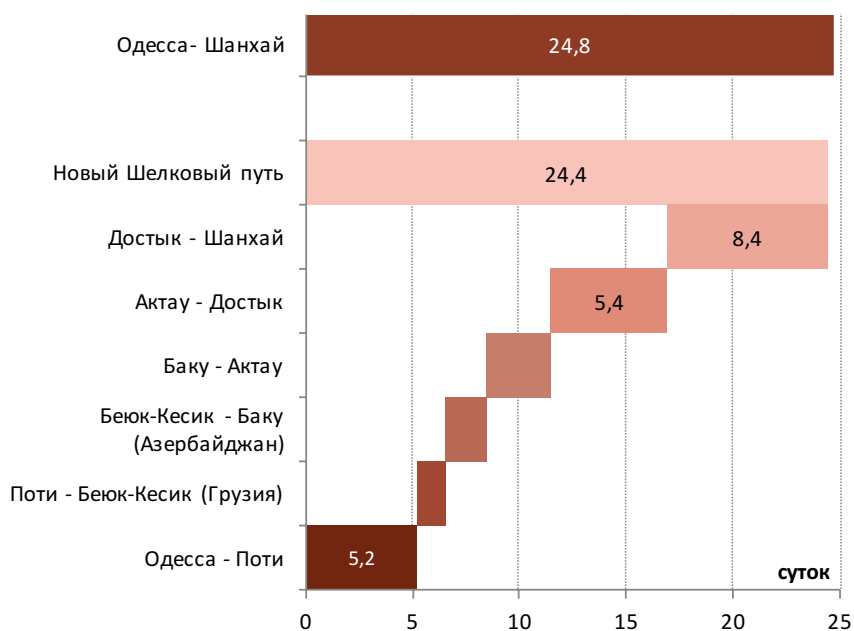
Однако и казахстанскую станцию Достык, и находящуюся в 12 км восточнее от нее китайскую станцию Алашанькоу сложно считать конечными пунктами для украинских или европейских товаров. Их основные потребители находятся на несколько тысяч километров восточнее – в центральных и прибрежных регионах страны. Поэтому при расчете эффективности ТРАСЕКА необходимо учитывать и стоимость транспортировки, и время доставки по китайскому участку железных дорог. В качестве конечного пункта доставки в КНР можно выбрать разные точки – например, Чунцин (в котором начинается один из северных маршрутов, идущий

График 3. Время доставки груза по маршруту ТРАСЕКА (идеальный сценарий), суток



Источник: АЖД, АМП, ГЖД, КТЖ, оценки ИЭФ

График 4. Время доставки груза по маршруту ТРАСЕКА (реалистичный сценарий), суток



Источник: АЖД, АМП, ГЖД, КТЖ, оценки ИЭФ

через Россию), Шэньчжен, Пекин. На графике 1 указывается, что, по оценкам ИЭФ, протяженность маршрута ТРАСЕКА составляет 10,4 тыс. км.

Если в качестве конечного пункта доставки грузов считать Шанхай, один из крупнейших промышленных центров, то стоимость грузоперевозки по ТРАСЕКА – от Одессы до Шанхая – достигнет 6,9 тыс. долл. США /TEU для двадцатифутового контейнера (см. график 2). Для сорокафутового контейнера она составит уже 12,6 тыс. долл. США. Таким образом, стоимость транспортировки по ТРАСЕКА (или «южному маршруту Шелкового пути») в 5 раз выше, чем для морских перевозок.

Это слишком высокая плата за диверсификацию, даже для КНР. Надежды украинских властей на то, что маршрут будет востребован европейскими грузоотправителями, вряд ли оправдаются – с учетом стоимости провоза грузов

по территории Украины–Польши–Германии (один из возможных транзитных коридоров) расходы на транспортировку таким маршрутом превышают ставки фрахта (Роттердам–Шанхай) не в разы, а на порядок^③.

Стоимость транспортировки по ТРАСЕКА (или «южному маршруту Шелкового пути») в 5 раз выше, чем для морских перевозок.

Из-за «недоразвитости» паромного сообщения между Украиной и Грузией, а также прочих вероятных логистических сложностей «идеальный» срок транспортировки грузов от Одессы до Шанхая в 15 суток (в сравнении с 25 сутками для морских перевозок) может легко превратиться в 22–24 суток (см. графики 3 и 4). Получается, что выбравшие новый Шелковый путь грузоотправители смогут довести свои грузы на 1–3 суток быстрее, чем по морю, заплатив за это дополнительные фантастические 5 тыс. долл. США/TEU.

Выводы

Двадцать лет назад проект ТРАСЕКА считался перспективным, но неконкурентоспособным. Десять лет назад все оставалось на своих местах. За последние годы к проекту присоединился Иран, об интересе заговорил и Китай, но стоимость транспортировки остается удивительно высокой. Конкурировать с северными маршрутами Шелкового пути (как по Транссибу через Россию и Беларусь^④, так и через Достык – Казахстан–Россия–Беларусь) транспортному коридору ТРАСЕКА будет сложно.

Эта статья основана на специальном обзоре «Украина: новый Шелковый путь», опубликованном на сайте Института энергетики и финансов.

- ① Для простоты здесь и далее новый транзитный коридор по маршруту Украина–Грузия–Азербайджан–Казахстан–Китай также называется ТРАСЕКА, хотя он несколько отличается от изначального маршрута ТРАСЕКА как по составу участников, так и по техническим характеристикам.
- ② На доставку грузов по морю из Шанхая в Одессу уйдет 24–35 суток.
- ③ Стоимость доставки двадцатифутового контейнера по маршруту Шанхай–Роттердам сейчас оценивается в 1,0–1,2 тыс. долл. США.
- ④ Стоимость транспортировки сорокафутового контейнера из КНР через Россию и Беларусь в ЕС сейчас не превышает 4,2 тыс. долл. США.



Сергей Кондратьев

Руководитель направления
«Реальный сектор», Институт
энергетики и финансов,
г. Москва



Сергей Агибалов

Руководитель направления
«Страны СНГ», Институт
энергетики и финансов,
г. Москва

ОЗЕЛЕНЕНИЕ ЭКОНОМИКИ

Евразия vs Азия: возможно ли «позеленение» китайского Шелкового пути?

Евгений Симонов

В зависимости от активных действий стран региона или их бездействия заявленный Китаем Экономический пояс Шелкового пути может стать великой надеждой или великим шагом назад для «зеленого» развития в Евразии, а также решающим фактором укрепления или разрушения механизмов общественного участия в процессах развития.

На восьмой Конференции министров Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) «Окружающая среда для Европы», которая состоялась 9–10 июня 2016 г. в Батуми (Грузия), страны-участницы одобрили «дорожную карту», нацеленную на «озеленение» экономики нашего региона. Этот план предусматривает ряд мер, среди которых укрепление экономического прогресса и снижение экологических рисков. В каких формах будет осуществляться переход к «зеленой» экономике? Как скоро это произойдет? Ответы на эти вопросы зависят в том числе и от подходов к реализации выдвинутой Китаем стратегии нового Шелкового пути, которая на сегодняшний день играет роль важнейшего драйвера развития в панъевропейском регионе.

Уже более 70 стран вовлечены в эту стратегию Китая, причем большинство из них являются членами ЕЭК ООН, а многие также – сторонами различных межправительственных природоохранных соглашений.

Древнейшая цивилизация на пути в будущее

Китай – это страна, которая столкнулась с экологическим кризисом раньше и в большей степени, чем все остальные государства. Высшие чиновники КНР, живущие с респираторами в центре Пекина, уже считают, что страна заплатила слишком высокую цену за экономический рост. И хотя структура управления здесь все еще крайне авторитарна, она на данный момент гораздо более экологична, чем в значительном большинстве стран. Это относится не столько к правоприменению, сколько к идеологии и выработке новых подходов. В Китае на ближайшие 30 лет сформулирована программа развития экологической цивилизации. Этот невероятно системный документ определяет 56 направлений, по которым к 2020 г. экологизации подлежит вся система управления.

С 2017 г. вводится полный запрет рубок в естественных лесах; уже одобрена эффективная программа снижения загрязнения вод; перестраивается система экологической экспертизы; 40% территории страны вошло в зоны защиты экологических функций, где никакое использование не должно превалировать над главной задачей – производством экосистемных услуг; железной рукой закрываются «грязные» предприятия; с дотациями от государства, достаточно тяжело и мучительно для населения, идет переориентирование на другие виды деятельности. Но главное – это действительно делается, и партийные лидеры теперь ежемесячно отчитываются о результатах вполне конкретными, физическими показателями, такими как снижение степени загрязнения воды и воздуха, увеличение приращенной древесины на корню, а также количества экологов.

Примером может служить глухой уезд Мохэ, расположенный напротив Сковородино Амурской области. Здесь всю жизнь люди рубили лес. Теперь же для того чтобы в лесу не было лишних пользователей, поселения леспромхозов полностью снесли, а население 20 леспромхозов переселили в большие поселки при железной дороге, где есть другие экономические возможности. Там для людей построили небольшие промышленные парки с разрешенными производствами,

вплоть до выращивания грибов. Оставшиеся в деревнях вдоль Амура жители сейчас живут за счет туризма (уезд Мохэ принимает до 1,5 млн туристов в год), «зеленого» сельского хозяйства, переработки лесных грибов и ягод. Но это трудная трансформация. Бригады профессиональных лесорубов не смогли перестроиться и уехали дорубать леса там, где это пока разрешено, в том числе и в Россию.

Другой яркий пример – поток в Россию мини-драг с бригадами китайских золотодобытчиков после того, как в Поднебесной запретили варварскую для рек добычу россыпного золота в начале 2000-х годов.

Понятно, что запрещенные у себя устаревшие технологии Китай с радостью экспортирует вместе с рабочей силой туда, где возьмут. В новой стратегии общения с миром, нацеленной на создание современного Шелкового пути, это теперь красиво называется «сотрудничество по оптимизации распределения производственных мощностей».

Экономический пояс Шелкового пути с прекрасными перспективами?

В Китае 28 марта 2015 г. был опубликован на 11 языках основополагающий документ «Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века». Китай планирует глубоко интегрироваться во всемирную систему на основе открытости, взаимной выгоды и гармонизации Евразийской общеконтинентальной инфраструктуры. В частности, страна намерена содействовать сотрудничеству в сфере экологически чистой энергии, передовых технологий, охраны окружающей среды, биоразнообразия и культурного обмена.

Шелковый путь – это не только и не столько новый поход за ресурсами. Это гораздо более системная политика Китая по интеграции по своим схемам всего Евразийского континента.

Шелковый путь – это не только и не столько новый поход за ресурсами. Это гораздо более системная политика Китая по интеграции по своим схемам всего Евразийского континента.

Новая стратегия включает не только проект нескольких дорог (они составляют лишь ее малую часть), но и проекты в области образования, международных телекоммуникаций, культуры стандартизации и упрощения правил торговли. И это огромная машина инвестиций — в 25 фондах и банках, специально ориентированных на Шелковый путь, сейчас сконцентрировано более триллиона долларов США.

Экологические риски очевидны и очень велики. Ужесточение экологических норм в Китае привело к высвобождению множества гидроинженерных и строительных компаний, которые теперь активно ищут себе применение за границей. Тем временем в России и ряде других стран ВЕКЦА залежались еще со времен СССР сотни плохих проектов ГЭС и планов по переброске рек Сибири, а также проектов давно устаревших предприятий. Поэтому велик риск, что сюда придут с готовыми займами из китайских госбанков Синогидро, Хуадянь, Три ущелья и еще 33 мега-компании и предложат совместно реализовать любой капиталоемкий каприз, унаследованный от Гидропроектов и Союзгипроводхозов.

Наглядный пример – планы по строительству каскада ГЭС в Монголии. Все они планируются на притоках и главном русле реки Селенги, которая впадает в Байкал. Изменение гидрорежима рек, питающих уникальное озеро, нанесет непоправимый ущерб его водности, животному и растительному миру. Лоббируют эти проекты

китайские энергетические компании, хотя есть реальная альтернатива создания в пустыне Гоби мощного комплекса по производству солнечной и ветряной энергии «Гобитек». Этот проект поддержан Европейской Энергетической хартией, Японией и Южной Кореей, но ключевой китайский инвестор обходит его стороной.

Объединение для перехода к «зеленой» экономике

Для нас – жителей Евразии – наибольшим риском Шелкового пути является сравнительно слабое развитие в странах ВЕКЦА международных правовых норм, региональных экологических конвенций, отсутствие общей платформы в области социально-экологической безопасности. России, странам Средней Азии, Кавказа, Восточной Европы и Евросоюза в этой ситуации важно не потерять уже наработанные механизмы межгосударственного контроля и регулирования проектов на основе конвенций и иных общих механизмов ЕЭК ООН.

Страны ЕЭК и межправительственные организации имеют существенный потенциал для реализации панъевропейского опыта, использования правовых и политических инструментов в рамках инициативы Шелкового пути. Это должно привести к созданию успешных моделей экологически выверенного управления в государствах, вовлеченных в реализацию этой китайской стратегии.

Первый опыт взаимодействия гражданского общества с Азиатским банком инфраструктурных инвестиций (АБИИ) в 2015 г. показал, что даже самые открытые и многосторонние механизмы финансирования Шелкового пути не имеют пока достаточных стандартов общественного участия, социально-экологической оценки рисков и механизмов стимулирования развития «зеленой» экономики.

Шелковый путь нуждается в единых социальных и экологических «правилах игры» и механизмах общественного участия.

В этот исторический момент, когда Китай стал лидером «зеленой» экономики в «Большой двадцатке», крайне важно сосредоточиться на проблеме дефицита механизмов устойчивого развития и универсальной защиты в рамках Шелкового пути, крупнейшей интеграционной инициативы в Евразии. Без распространения инструментов ЕЭК ООН, таких как экологические конвенции и Панъевропейские стратегические рамки экологизации экономики, на механизмы нового Шелкового пути как крупнейшего инвестиционного и интеграционного процесса на том же географическом пространстве, риск получить «грязное» неустойчивое развитие возрастает многократно.

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана ООН ЭСКАТО уже заключила с КНР соглашение о содействии в планировании и создании «устойчивого Шелкового пути» в рамках своей (не очень экологической) компетенции. При этом на 72-й сессии ЭСКАТО исполнительный секретарь Шамшад Ахтар подчеркнула, что Шелковый путь остро нуждается в прозрачных многосторонних механизмах планирования и созидания, в противном случае есть риск построить посреди Евразии новый «ржавый пояс вчерашней экономики» и закрепить отсталость в городах вдоль неустойчивых новых коридоров. В отличие от ЭСКАТО, ЕЭК ООН пока такого соглашения с Китаем не заключила, хотя ее исполнительный секретарь Кристиан Фриис Бах и выступил с предложением о вступлении КНР в эту региональную экономическую комиссию ООН.

«Зеленые» принципы сотрудничества

Шелковый путь нуждается в единых социальных и экологических «правилах игры» и механизмах общественного участия. Главные из них несложно перечислить. Например, по мнению участников организованной Российским советом по международным делам (РСМД) 2-й российско-китайской конференции, при стыковке Евразийского союза и Экономического пояса Шелкового пути для

полного учета Целей устойчивого развития необходимо использовать следующие механизмы:

- стратегическую экологическую оценку программ социально-экономического развития регионов, которые имеют потенциал реализации крупных проектов, в том числе инфраструктурных, а также трансграничных программ развития. В качестве действующего механизма может быть использована Конвенция об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте (Конвенция Эспо) и ее Киевский протокол о стратегической экологической оценке;
- положения и механизмы Конвенции ЕЭК ООН «О доступе к информации, участию общественности в принятии решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды» (Орхусская Конвенция);
- положения конвенций по сохранению биоразнообразия, сторонами которых являются Россия и Китай;
- положения Хельсинской Конвенции по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер, которые необходимы для управления трансграничными бассейнами.

Инвесторы и финансовые институты, включая национальные и международные институты и банки развития, должны строго следовать принципам вышеперечисленных международных механизмов, а рейтинговым агентствам целесообразно учитывать реализацию этих принципов при определении кредитных рейтингов.

Уже создано очень много финансовых институтов, в том числе новых банков развития и специализированных фондов, нацеленных на инвестиции в Евразии в рамках интеграционных инициатив (Шелкового, Степного, Светлого путей и ЕАЭС). Для того чтобы гармонизировать их деятельность, необходима срочная разработка на основе лучших действующих международных механизмов набора минимальных требований и стандартов социальной и экологической ответственности для любых (международных) инвестиционных проектов в регионе. Такие требования и стандарты должны гарантировать стимулирование развития «зеленой» экономики, прежде всего в области энергоэффективности, эффективности использования ресурсов, чистых видов транспорта и «зеленой» энергетики.

Цель перечисленных выше предложений состоит не в ограничении экономического развития наших стран, а в создании базовых условий для повышения качества сотрудничества в Евразии, обеспечивающих реализацию долгосрочных Целей устойчивого развития, международных усилий по борьбе с изменением климата и сохранению биоразнообразия.

В зависимости от активных действий стран региона или их бездействия сегодня Шелковый путь может стать великой надеждой или великим шагом назад для «зеленого» развития в Евразии, а также решающим фактором укрепления или разрушения механизмов общественного участия в процессах развития.

В статье цитируется текст заявления Коалиции «Реки без границ», сделанного на Конференции министров «Окружающая среда для Европы» в Батуми в июне 2016 года.



Евгений Симонов
Международный координатор
коалиции «Реки без Границ»
www.transrivers.org

РЕГИОНАЛЬНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

Место ЕАЭС в системе многосторонних региональных торговых соглашений

Елена Кушниренко, Илья Кабанов

Ключевое направление развития международных торгово-экономических отношений – взаимная либерализация торговли товарами и услугами.

Анализ существующей ситуации в области создания/развития региональных торговых группировок стоит начать с небольшого экскурса в историю их развития, который поможет отчасти понять текущие тенденции.

Итак, развитие торгово-экономических отношений, в том числе в рамках региональной торговой интеграции, можно разделить на несколько этапов.

Первый этап (1947 г. – середина 1990-х гг.) во многом был ознаменован противостоянием двух супердержав, «холодной войной», крахом колониальной системы и, соответственно, значительным влиянием военно-политических интересов на торгово-экономические отношения. Именно такого рода интересы стали основой для создания в каждом из регионов мира многосторонних региональных группировок. В этот период было заключено Генеральное соглашение по тарифам и торговле, которое фактически выполняло функции международной организации, создана Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), а также многосторонние торговые группировки: ЕС, АСЕАН, МЕРКОСУР, Карибское сообщество и др., имеющие задачи интеграции разного уровня.

Для второго этапа (середина 1990-х гг. – мировой кризис 2008–2010 гг.) была характерна переориентация внешней политики в политическую экономику, что стало базой для заключения в «шахматном порядке» многочисленных двусторонних соглашений.

Третий этап (2010 г. – настоящее время) проходит в условиях биполярного мира (Китай и США) и создания новой экономической послекризисной архитектуры, в том числе посредством разработки многосторонних межрегиональных торговых соглашений (МРТС).

Межрегиональные торговые соглашения: интересные факты

К МРТС относятся три мегарегиональных проекта: первый из них – это возглавляемое США Транстихоокеанское партнерство (ТТП); второй проект – формируемое при мощной поддержке Китая Всеобъемлющее региональное экономическое партнерство (ВРЭП); третий – создаваемое США и ЕС Трансатлантическое торговое и инвестиционное партнерство (ТТИП).

Эти проекты на сегодняшний день вовлечены все члены «Большой семерки», почти все страны-члены ОЭСР, Китай, Индия и другие развивающиеся экономики – всего 49 государств. На них приходится более 75% мирового экспорта, более 70% мирового ВВП и более 68% численности населения Земли. Эти цифры значительно превосходят показатели Евразийского экономического союза, доля которого составляет 2,11% мирового экспорта и 2,4% мирового ВВП и в котором проживает 2,7% мирового населения.

Хотелось бы обратить внимание на несколько интересных фактов. Во-первых, два из трех межрегиональных проектов сосредоточены в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Так, в ТТП входят 12 стран этого региона: Австралия, Бруней, Вьетнам,

В экспорте Китая:

50,22%

машины и оборудование

8,37%

изделия из текстиля
и трикотажа

8,10%

химические товары

4,27%

мебель, матрацы,
осветительные приборы

2,99%

изделия из черных
металлов

Канада, Малайзия, Мексика, Новая Зеландия, Перу, Сингапур, США, Чили и Япония. Во-вторых, заключению этого преференциального торгового соглашения, которое предусматривает проведение дальнейшей либерализации по доступу на рынки и установление общих правил регулирования, способствовало, в частности, существование обширных двусторонних соглашений, действующих между странами-участниками.

Если рассматривать ведущие промышленные центры (США, Японию, Австралию и Новую Зеландию), то следует отметить, что до ТТП у США были заключены двусторонние соглашения о создании зон свободной торговли (ЗСТ) с 7-ю из 11-ти других участников данного соглашения, у Японии – с 9-ю из 11-ти, а у Австралии и Новой Зеландии – с 8-ю из 11-ти.

Аналогичная ситуация складывается и во ВРЭП. Участниками переговоров по заключению этой договоренности являются: КНР, Южная Корея, Индия, Япония, Австралия, Новая Зеландия и 10 государств-членов АСЕАН. В рамках ВРЭП задействованы пять центров торгово-экономической силы, к которым относятся все договаривающиеся стороны, за исключением членов АСЕАН. Как и в ТТП, во ВРЭП наблюдается высокий уровень двусторонних торгово-экономических отношений между договаривающимися сторонами. У Южной Кореи были ЗСТ со всеми участниками ВРЭП, у КНР – со всеми кроме Индии, у Японии со всеми кроме КНР и т.д., что также свидетельствует об уже высокой открытости рынков.

В третьих, в случае реализации МРТС неохваченными в плане соглашений о свободной торговле остаются конкурирующие страны: у ЕС нет соглашений о ЗСТ с Австралией/Новой Зеландией и Китаем, а у США – с Индией и Китаем.

Стоит также обратить внимание и на товарную структуру экспорта лидирующих экономик, участвующих в МРТС. Достаточно диверсифицированную структуру экспорта, в которой преобладают товары с высокой добавленной стоимостью, имеют США. По данным за 2015 г., на продукты машиностроения приходится 13,7% от всего экспорта, на электрооборудование – 11,3%, самолеты – 8,7%, автомобили – 8,4%, нефть и масла – 7,1%, медицинское оборудование – 5,5%, пластик – 4%. Похожая ситуация наблюдается в Европейском союзе: 41% от общего объема экспорта приходится на продукты машиностроения, самолеты и автомобили, 22% – на электрооборудование, 16% – на химическую продукцию, 12% – на сельскохозяйственные товары. В экспорте Китая 50,22% составляют машины и оборудование, 8,37% – изделия из текстиля и трикотажа, 8,10% – химические товары, 4,27% – мебель, матрацы, осветительные приборы и 2,99% – изделия из черных металлов.

Это означает, что данным странам выгодно заключение соглашений о свободной торговле, в первую очередь с развивающимися странами, и устранение посредством этих договоренностей обычно значительных по размеру таможенных пошлин на товары с высокой добавленной стоимостью и сельскохозяйственную продукцию.

ЕАЭС: внешняя торговля и возможные варианты ЗСТ

В отличие от ЕС и США, в товарной структуре экспорта государств-членов ЕАЭС в третьи страны преобладают минеральные продукты и энергоносители (65,6% от общего объема экспорта), металлы и изделия из них (9,7%), продукция химической промышленности (6,5%) и сельскохозяйственные продукты (6,2%). По иной системе оценок торговли товарами с третьими странами, основная доля экспорта государств-членов ЕАЭС (88%) приходится на промежуточные товары, из которых энергетические занимают 64,2%, а прочие промежуточные – 23,8%.

Основным экспортным рынком для товаров ЕАЭС является Европейский союз – на него приходится 53,2% совокупного экспорта. Среди стран-членов ЕС наиболее существенны поставки товаров в Нидерланды (12,6%), Италию (8,2%),

Германию (7,2%), Соединенное Королевство и Польшу (3%). В страны АТЭС продано 23,6% экспортируемых товаров, из них в Китай – 9,4%, Японию – 4,1%, Южную Корею – 3,8%. Экспортные поставки в Турцию составили 5,6% от общего объема экспорта государств-членов ЕАЭС. Странам СНГ реализовано 6,1% экспортированных товаров.

В импорте государств-членов ЕАЭС преобладают промежуточные товары (41,9% от общего объема импорта) и потребительская продукция (33,3%). Доля инвестиционных товаров составляет 22,3%.

Импортные закупки сосредоточены в странах АТЭС и Европейского союза (40,5% и 40,9% совокупного импорта товаров соответственно). Среди стран АТЭС значимы поставки товаров из Китая (21,3%), США (6,6%), Японии (3,7%), Южной Кореи (2,6%). Среди европейских стран наибольшие объемы импорта приходятся на Германию (11,7%), Италию (5%) и Францию (3,4%). В странах СНГ приобретено 5,1% товаров, из них в Украине – 3,7%. На долю Турции приходится 2,7% совокупного импорта государств-членов ЕАЭС.

Представленный анализ структуры внешней торговли товарами государств-членов ЕАЭС позволяет говорить о том, что соглашения о свободной торговле, учитывающие, в частности, требования статьи XXIV ГАТТ-1994 о максимальной возможной либерализации торговли товарами между договаривающимися сторонами, не настолько интересны членам ЕАЭС. Это связано с тем, что у ЕАЭС достаточно узкая номенклатура экспорта товаров – в основном экспортируются полезные ископаемые, а отраслям, производящим продукцию с высокой добавленной стоимостью, достаточно трудно выиграть конкурентную борьбу с иностранными производителями. Помимо этого следует учитывать и невысокий уровень экспорта услуг. По этим причинам, в ходе ведения переговоров о заключении соглашения о свободной торговле, ЕАЭС будет достаточно часто находиться в защитной позиции.

Исходя из этого можно предположить, что наибольший интерес представляют соглашения с инвестиционной направленностью, которые позволят привлечь иностранный капитал и перспективные технологии на производства государств-членов ЕАЭС, предоставив взамен доступ на рынок Союза.

Политика государств-членов ЕАЭС в отношении сотрудничества со странами Азии

Внешнеторговая политика ЕАЭС реализуется через заключение Союзом (самостоятельно либо совместно с государствами-членами) международных соглашений. Решения о разработке и заключении соглашений принимаются всеми государствами-членами этого регионального объединения.

В настоящее время и Президентом Российской Федерации Владимиром Путиным, и Президентом Республики Казахстан Нурсултаном Назарбаевым подтверждена необходимость развития отношений со странами Азии.

Так, в Послании Президента Российской Федерации В. Путина Федеральному собранию 2015 г. было предложено начать консультации с членами ШОС и АСЕАН, а также с государствами, которые присоединяются к ШОС, о формировании возможного экономического партнерства. Такое партнерство на первоначальном этапе могло бы сосредоточиться на вопросах защиты капиталовложений, оптимизации процедур движения товаров через границы, совместной выработки технических стандартов для продукции следующего технологического поколения, на взаимном открытии доступа на рынки услуг и капиталов. Необходимо отметить, что в Послании не говорится о разработке соглашений о свободной торговле.

72,9 млрд долл. США

Импорт товаров в ЕАЭС из Китая в 2007–2014 гг. увеличился с 39,9 до 72,9 млрд долл. США.

В то же время в Послании Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана «Казахстан в новой глобальной реальности: рост, реформы, развитие» заявлено несколько иное: «Мы должны эффективно использовать экономический потенциал близлежащих стран. В первую очередь это Китай, Россия, Иран, Монголия, Индия, Пакистан, страны Центральной Азии и Кавказ. Данные страны ежегодно импортируют товаров и услуг более чем на 3,5 триллиона долларов. Необходимо заключить соглашения о свободной торговле Евразийского экономического союза с ключевыми региональными рынками».

Сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути

Предложенная в 2013 г. Председателем КНР Си Цзиньпином инициатива создания Экономического пояса нового Шелкового пути (ЭПШП) предусматривает сотрудничество в ряде сфер: координацию национальной политики, развитие инфраструктурного потенциала, либерализацию и упрощение торговли и инвестиций, осуществление финансовой кооперации и культурного сотрудничества.

Государства-члены ЕАЭС поддержали данное предложение и признали целесообразность продвижения инициативы по сопряжению ЕАЭС и ЭПШП. Этот проект является стратегически важным для ЕАЭС, как для определения и развития внешнеторговой политики Союза, так и для формирования правовой базы его сотрудничества с крупнейшим торговым партнером – КНР.

Следует отметить тенденцию наращивания торгового оборота между ЕАЭС и Китаем. С 2007 г. экспорт ЕАЭС в Китай вырос с 26,9 млрд долл. США до максимального значения 59,6 млрд долл. в 2012 г. (относительный показатель, то есть доля экспорта в Китай в общем экспорте ЕАЭС, увеличился с 6,3% до 8,9%), а в 2014 г. он составил 52,3 млрд долл. США (8,5%). Импорт товаров в ЕАЭС из Китая в 2007–2014 гг. увеличился с 39,9 до 72,9 млрд долл. США (доля китайского импорта в общем импорте ЕАЭС выросла с 15,0 до 19,1%).

Удельный вес Китая во внешней торговле ЕАЭС составляет 13,2%, в том числе по экспорту – 9,2%, по импорту – 21%. В то же время существует асимметрия как в удельном весе взаимной торговли, так и в структуре взаимного экспорта и импорта. Например, экспорт ЕАЭС на 73,3% состоит из минерального сырья, прежде всего топливно-энергетического профиля, в то время как основными товарными группами импорта ЕАЭС из Китая являются машины и оборудование (29,1%), текстильные изделия (17,5) и недрагоценные металлы (10,2%).

В связи с этим и учитывая все вышесказанное, говорить о заключении соглашения о свободной торговле между ЕАЭС и Китаем было бы преждевременно.

Однако при определении дальнейшей стратегии взаимодействия с Китаем стоит принимать во внимание, что в перспективе в экономике этой страны произойдет ряд структурных изменений: увеличение внутреннего потребления в связи с ростом высшего уровня среднего класса; спад в традиционных производственных секторах из-за повышения стоимости рабочей силы и перепроизводства; взрывной рост различных секторов услуг. В результате на рынке Китая возникнет потребность в следующих категориях товаров хорошего качества: пищевой продукции (кондитерских изделиях и колбасах); продукции птицеводства и животноводства; алкогольных напитков; строительных материалов; косметических средствах; продукции из пластика и бумаги; программном обеспечении, а также в компьютерных услугах и услугах маркетинга, транспортных, образовательных, дистрибуторских и прочих услугах. Эти потребности могли бы удовлетворить компании из государств-членов ЕАЭС.

Исходя из этого, возможно, на данном этапе было бы целесообразно рассмотреть сотрудничество в рамках неpreferенциального торгово-экономического соглашения, предусматривающего как различные формы поддержки развития

торговли, так и реализацию конкретных инвестиционных проектов. Такими формами поддержки могут стать: помощь в поиске партнеров и выходе на рынок; устранение административных барьеров; обеспечение прозрачных условий доступа инвесторов на китайский рынок; защита прав интеллектуальной собственности; осуществление платежей в национальных валютах и прочее.

Важнейшей основой для определения и осуществления инвестиционных проектов должно стать согласование перспективных направлений движения грузов в рамках ЭПШП. Конечно, такие маршруты должны проходить вблизи существующих промышленных или агропромышленных центров, где имеются логистические центры, а также соответствовать определенным техническим требованиям, чтобы не создавать «бутылочные горлышки» и препятствия для перемещения различных транспортных средств, как в автомобильном, так и железнодорожном транспорте.

Все инвестиционные проекты можно было бы разделить на две категории: глобальные и региональные. К первой категории можно было бы отнести проекты с участием всех стран-членов ЕАЭС, с одной стороны, и Китая, с другой, в таких областях, как финансы, телекоммуникации, энергетика, научно-техническое сотрудничество.

Региональными можно было бы считать проекты с участием двух и более стран-членов ЕАЭС, с одной стороны, и Китая, с другой. Благоприятным фактором является расположение инвестиционного проекта вблизи основных транспортных коридоров, по которым предполагается перемещение грузов в рамках ЭПШП.

Такие проекты могут реализовываться в различных областях, начиная от деревообрабатывающей промышленности, животноводства и туризма и заканчивая производством электрооборудования, машиностроением и фармацевтикой. Предварительный анализ показал, что такого рода проектов в странах-членах ЕАЭС в настоящее время порядка 250.

Реализация инвестиционных проектов могла бы способствовать развитию производственной кооперации между государствами-членами ЕАЭС и Китаем, расширению торгово-инвестиционного взаимодействия, а также учитывать изменение спроса на внутреннем рынке Китая (как на промышленном, так и на потребительском).

Выводы

У крупнейших экономик мира уже на протяжении более 10 лет существуют региональные торговые соглашения. Так, ЕС заключил на данный момент 35 соглашений, США – 14 соглашений, КНР – 14, Австралия – 11. Эти страны имеют диверсифицированную структуру экспорта, заинтересованы в снижении пошлин, устранении нетарифных барьеров и увеличении своего присутствия на мировых рынках.

Как для этих стран, так и государств-членов ЕАЭС большой интерес для развития торгово-экономических отношений представляет азиатский рынок. Однако структура внешней торговли и национальных экономик государств-членов ЕАЭС позволяет говорить о том, что, в отличие от США и ЕС, они не совсем готовы к дополнительной либерализации доступа на свои рынки. На сегодняшний день для ЕАЭС более выгодны соглашения с инвестиционной направленностью, которые позволят привлечь иностранный капитал и перспективные технологии на национальные производства членов Союза.



Елена Кушниренко
Начальник отдела системных
условий секторального
развития Евразийской
экономической комиссии



Илья Кабанов
Советник отдела системных
условий секторального
развития Евразийской
экономической комиссии

СТРАНЫ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ВЫХОДА К МОРЮ

Развивающиеся страны без выхода к морю: торговля для дальнейшего развития

Отсутствие выхода к морю – препятствие, которое сложно преодолеть, особенно развивающимся странам. Как увеличить участие этих государств в международной торговле и тем самым способствовать их устойчивому развитию?

Торговля может играть важную роль в достижении Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 г., в том числе 17 целей устойчивого развития, отметили делегаты из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), собравшиеся на пятую встречу министров в Женеве 23–24 июня 2016 года.

В ходе этого мероприятия, организованного ВТО и Канцелярией Высокого представителя ООН по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРМ), представители РСНВМ обменялись мнениями о том, как лучше использовать потенциал торговли для поддержки экономических преобразований и устойчивого развития в своих странах.

«Повестка дня в области устойчивого развития и Аддис-Абебская программа действий признают, что международная торговля способствует продвижению устойчивого развития и имеет жизненно важное значение для инклюзивного экономического роста и сокращения бедности», – подчеркнул в своем выступлении Гьян Чандра Ачарья, заместитель Генерального секретаря ООН и ВПНРМ.

По итогам встречи министры РСНВМ приняли политическую Декларацию, в которой они отметили потребности своих стран в области развития, а также определили потенциальные возможности для более эффективного использования торговли в осуществлении целей развития.

Трудности РСНВМ

Отсутствие доступа к морским путям представляет собой серьезное препятствие для участия в международной торговле и экономического развития РСНВМ. Территориальная удаленность, более высокие транзитные и торговые издержки (более чем в два раза выше, чем у государств, имеющих выход к морю) затрудняют доступ на рынки других стран, снижают конкурентоспособность и потенциальные выгоды от международной торговли, что негативно влияет на рост экономики и социальное развитие.

«РСНВМ сталкиваются с очень высокими затратами в связи с их географическими характеристиками. Это может сократить их способность использовать торговлю в качестве инструмента для экономического роста», – заявил Генеральный директор ВТО Роберту Азеведу в своем выступлении.

Непростые условия привели к тому, что РСНВМ продолжают занимать маргинальное положение в мировой торговле – всего лишь около 1% от общего экспорта товаров. Кроме того, они, как правило, в меньшей степени способны привлекать прямые иностранные инвестиции.

Как повысить способность этих стран использовать торговлю в качестве инструмента развития? «Этот вопрос является ключевым в повестке дня РСНВМ, – отметил Реймонд Мпунду, заместитель министра коммерции, торговли и промышленности Замбии и председатель группы РСНВМ. – Для наших стран

С 1 января 2016 г. официально вступили в силу 17 Целей в области устойчивого развития, изложенные в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Повестка дня была принята мировыми лидерами в сентябре 2015 г. на саммите ООН.

Аддис-Абебская программа действий была принята на третьей Международной конференции по финансированию развития, которая состоялась 13–16 июля 2015 года. В этот документ вошло более ста конкретных мер, направленных на повышение производительности труда и финансирование будущих проектов. Программа предусматривает международное сотрудничество в области торговли, развития инфраструктуры, энергетики, науки, техники, инноваций и социального обеспечения.

расширение торговли является одним из ключевых приоритетов, позволяющих разблокировать потенциал развития наших экономик и обеспечить, чтобы ни одна РСНВМ не осталась позади».

Встреча представителей РСНВМ в Женеве предоставила делегациям платформу для обсуждения путей, способствующих увеличению ограниченных в настоящее время торговых мощностей этих стран и улучшению доступа на мировые рынки.

«Мы хотим превратить страны, не имеющие выхода к морю, в страны, которые связаны на земле с помощью транзитных государств, партнеров по развитию, ООН и других международных и региональных организаций», – заявил Гьян Чандра Ачарья.

Выполнение Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли

Участники встречи в Женеве подчеркнули исключительную важность работы ВТО, направленной на оказание помощи РСНВМ в реализации их торгового потенциала. По словам Роберту Азеведу, ВТО может продолжать вносить свой вклад в достижение этой цели, работая по нескольким направлениям.

Одним из таких направлений является реализация Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли. Декларация, одобренная министрами РСНВМ, содержит, в частности, призыв к членам ВТО быстро завершить ратификацию этой договоренности и выполнить предусмотренные в ней обязательства. Реализация этого Соглашения может привести к получению РСНВМ существенных выгод благодаря установленным в этой договоренности дополнительным требованиям к прозрачности и эффективности процедур для транзита товаров.

«Мы ожидаем, что полное выполнение Соглашения позволит сократить торговые издержки в РСНВМ в среднем на более чем 15%. Это более 19% для промышленных товаров и более 11,5% для сельскохозяйственной продукции», – отметил Генеральный директор ВТО.

Однако для эффективного выполнения Соглашения и материализации этих потенциальных выгод члены ВТО должны продолжить оказывать техническую и финансовую помощь РСНВМ и способствовать наращиванию институционального потенциала в этих странах на устойчивой основе. Такой призыв к членам ВТО зафиксирован в тексте Декларации министров, принятой 24 июня 2016 года. Там же содержится призыв к созданию международными организациями учреждений и программ для оказания специализированной поддержки, как это предусмотрено в Соглашении ВТО по упрощению процедур торговли.

Декларация также призывает транзитные страны продуктивно сотрудничать для быстрого применения положений Соглашения, чтобы эффективно снизить временные и финансовые затраты, связанные с транзитной перевозкой товаров.

Декларация также призывает транзитные страны продуктивно сотрудничать для быстрого применения положений Соглашения, чтобы эффективно снизить временные и финансовые затраты, связанные с транзитной перевозкой товаров.

Однако одной лишь реализации Соглашения может оказаться недостаточно, заявил в своем выступлении председатель группы РСНВМ Реймонд Мпунду, указав на необходимость создания дополнительных «инициатив, направленных на решение проблем, связанных с инфраструктурой, для получения ощутимых результатов».

В мире 32 РСНВМ, 16 из них находятся в Африке, 12 – в Азии, 2 – в Латинской Америке, 2 – в Центральной и Восточной Европе.

Среди новых независимых государств РСНВМ являются:

Азербайджан
Армения (член ВТО)
Казахстан (член ВТО)
Кыргызстан (член ВТО)
Молдова (член ВТО)
Таджикистан (член ВТО)
Туркменистан
Узбекистан

Источник: ЮНКТАД, ВТО

Программа ВТО для РСНВМ?

Министры включили в Декларацию призыв к созданию в рамках ВТО конкретной рабочей программы для РСНВМ, которая будет «учитывать особые потребности, проблемы и уязвимости РСНВМ с целью повышения их участия в многосторонней торговой системе». Вопрос создания этой программы уже поднимался министрами этих стран ранее – об этом говорилось, в частности, в коммюнике, выпущенном в декабре прошлого года во время 10-й Министерской конференции ВТО.

«Мы подчеркиваем важность принятия конкретной Рабочей программы для РСНВМ 11-й Министерской конференцией ВТО», – указывается в Декларации. По мнению министров, ключевыми направлениями этой Рабочей программы должны стать, в частности, упрощение процедур торговли, сельское хозяйство, торговля услугами, помощь в целях развития торговли и присоединение к ВТО.

В Декларации также затрагиваются более общие вопросы ВТО, связанные с проведением переговоров после 10-й Министерской конференции, которая состоялась в Найроби в декабре 2015 года. Министры настаивают на том, чтобы проходящие сейчас дискуссии и дальнейшие переговоры были справедливыми и сбалансированными, причем в центре внимания должны быть аспекты развития.

В частности, министры наименее развитых стран подчеркнули важность специального и дифференцированного режима как одного из основных принципов правового режима ВТО. «Подтверждение этого принципа должно быть неотъемлемой частью работы ВТО, а также любых будущих переговоров и решений», – указывается в Декларации.

Решающее значение для экономик РСНВМ имеет сельское хозяйство, поэтому представители этих стран уделили много внимания вопросу либерализации торговли сельскохозяйственными товарами.

Решающее значение для экономик РСНВМ имеет сельское хозяйство, поэтому представители этих стран уделили много внимания вопросу либерализации торговли сельскохозяйственными товарами. Министры призвали к скорейшей реализации принятых на 10-й Министерской конференции решений по экспортной конкуренции и торговле хлопком и указали, что РСНВМ «придают большое значение продолжению процесса реформ в целях улучшения доступа на рынки, а также уменьшению или устранению всех мер внутренней поддержки, искажающих торговлю».

Вместе с тем министры признали растущую роль сектора услуг в современных экономиках. Они особо отметили важность услуг в области туризма, финансов и информационно-коммуникационных технологий и подтвердили свое обязательство развивать торговлю услугами. В Декларации отмечается, что эффективный и продуктивный сектор услуг может внести значительный вклад в рост производства и общую конкурентоспособность РСНВМ.

Кроме того, делегаты отметили, что специальное внимание необходимо уделить развитию производственного сектора, поскольку он стимулирует технологическое изменение и структурную трансформацию экономики.

Присоединение РСНВМ к ВТО

Переговоры о присоединении стран к ВТО – сложный и длительный процесс, поэтому министры РСНВМ обратились ко всем членам организации с призывом принимать во внимание особые нужды и проблемы стран, не имеющих доступа к

морю. Они также выступили с предложением упростить переговорный процесс об условиях членства РСНВМ в ВТО и предоставить этим странам адекватную техническую и финансовую помощь.

Для РСНВМ, присоединившихся к ВТО на основании статьи XII Соглашения об учреждении ВТО, важное значение имеет пункт 21 Декларации, в котором министры признают значительный вклад этих стран в укрепление многосторонней торговой системы. Они также подчеркнули в этом пункте, что для сбалансированного результата переговоров по торговой либерализации «необходимо принять во внимание экстенсивные обязательства, принятые этими членами в процессе их присоединения к ВТО».

Программы поддержки и финансового содействия

В ходе встречи и в принятой Декларации министры подчеркнули необходимость предоставления РСНВМ адекватной поддержки и финансовой помощи, чтобы использовать торговлю для структурных преобразований и устойчивого развития. В Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. и в Аддис-Абебской программе действий содержатся международные обещания, касающиеся предоставления помощи, напомнил Гьян Чандра Ачарья. Он также подчеркнул, что «очень важно, чтобы РСНВМ воспользовались этими обязательствами для укрепления производственного потенциала, создания связанной с торговлей инфраструктуры и обеспечения беспрепятственных и эффективных транзитных условий для своих товаров на мировых рынках».

Для реализации этих задач понадобится официальная помощь в области развития, указывается в Декларации. По мнению министров, такая поддержка является наиболее важным источником международного финансирования для ряда РСНВМ и должна выступать в качестве катализатора, помогая им лучше интегрироваться в глобальную экономику и диверсифицировать производственную структуру.

В качестве примеров важных программ поддержки министры упомянули инициативу ВТО «Помощь в целях развития торговли», направленную на мобилизацию финансовой помощи для решения связанных с торговлей трудностей, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, включая РСНВМ.

В Декларации указывается, что в ходе осуществления инициативы «Помощь в целях развития торговли» должны приниматься во внимание особые потребности РСНВМ. Речь идет о таких нуждах, как «создание потенциала для разработки торговой политики, участие в торговых переговорах и применение мер по упрощению процедур торговли, развитие связанной с торговлей инфраструктуры, а также диверсификация экспортной продукции и укрепление производственного потенциала с целью повышения конкурентоспособности продукции РСНВМ на экспортных рынках».

Хотя министры акцентировали внимание на необходимости получения официальной помощи в целях развития, они также признали важную «дополняющую и катализирующую» роль долгосрочных трансграничных потоков капитала, в частности в форме прямых иностранных инвестиций.

«Мы обязуемся продолжать продвигать политику по привлечению прямых иностранных инвестиций, которая ведет к содействию торговле, а также к устойчивому развитию РСНВМ», – говорится в Декларации.

Источники: Bridges Africa, "LLDC ministers stress pivotal role of trade in achieving SDGs", 4 июля 2016 г.; Geneva Ministerial Declaration Adopted at the Fifth Meeting of Trade Ministers of Landlocked Developing Countries, Held in Geneva, 24 June 2016, документ ВТО WT/L/986 от 29 июня 2016 г.; пресс-релиз ВТО "Fifth Meeting of Trade Ministers of Landlocked Developing Countries", 23 июня 2016 г.

ЮНКТАД

От решений к действиям: навстречу XIV сессии ЮНКТАД на уровне министров

В Найроби проходит XIV сессия ЮНКТАД на уровне министров. С чем подошло мировое сообщество к этому мероприятию?

Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), учрежденная в 1964 г. в качестве постоянного межправительственного органа, является ключевым органом Генеральной Ассамблеи ООН по проблемам развития и смежным вопросам торговли, финансов, технологий, инвестиций и устойчивого развития. Ее главная задача состоит в содействии интеграции развивающихся стран и государств с переходной экономикой в мировую экономику посредством торговли и инвестиций. После создания ЮНКТАД впервые была сделана попытка состыковать торговую политику с политикой развития в интересах стран третьего мира и освободиться от однозначного доминирования Запада.

Высшим органом ЮНКТАД является *Конференция*, на сессии которой собираются министры не реже одного раза в четыре года для определения главных направлений политики и программы работы. В преддверии XIV сессии Генеральный секретарь ЮНКТАД Мухиса Китуи (Кения) представил *Доклад «От решений к действиям»*, содержащий анализ современной ситуации, описание существующих проблем и предложения по их преодолению. Некоторые положения этого Доклада представлены ниже.

Прогресс, достигнутый в постоянно меняющемся мире

За последние 70 лет со времени создания ООН в мире произошла значительная трансформация и был достигнут существенный прогресс. Человечество не только поднялось из руин разрушения после Второй мировой войны, но и освободилось от цепей колониальной системы.

Развитие транспорта, снижение торговых барьеров (во многом благодаря ГАТТ/ВТО), рост финансовых и инвестиционных потоков, технологический и информационный прогресс обусловили взаимосвязанность экономик и глобализацию. Растет число развивающихся стран и государств с переходной экономикой, смогли интегрироваться в мировую экономику.

Растет число развивающихся стран и государств с переходной экономикой, которые смогли интегрироваться в мировую экономику.

Это привело к существенному расширению международной торговли, которая выросла с 9,4% ВВП в 1970 г. до 24,4% в 2014 г., причем на экспорт из развивающихся стран пришлось половина всего мирового экспорта. Даже самые бедные государства и наименее развитые страны (НРС) увеличили свой экспорт товаров почти в 5 раз. Аналогичные тенденции наблюдаются и в сфере торговли услугами, где развивающиеся страны, как правило, менее конкурентоспособны.

Некоторые государства третьего мира стали важными двигателями роста не только для своих регионов, но и для мировой экономики в целом. Многие страны этой категории в настоящее время являются крупными торговыми и инвестиционными

За период 1970–2014 гг. международная торговля выросла с 9,4 до 24,4% ВВП, причем на экспорт из развивающихся стран приходится половина всего мирового экспорта. Однако в мире все еще существует неравенство между странами и внутри стран, а 17% населения Земли живет менее чем на 1,25 долл. США в день.

игроками, а также кредиторами как для развитых, так и для других развивающихся стран.

Все это создало предпосылки для впечатляющего роста благосостояния во всем мире. Так, на глобальном уровне за 30 лет (1981–2011 гг.) около 1 млрд человек были избавлены от крайней нищеты, а доля людей, живущих в бедности, уменьшилась вдвое. При этом прогресс был достигнут во всех регионах, хотя и в различной степени. Азиатско-Тихоокеанский регион в среднем демонстрировал наилучшие показатели по снижению бедности и повышению уровня жизни, в основном в результате структурных преобразований в некоторых ключевых экономиках.

Незавершенные дела: прежние и новые вызовы

Несмотря на значительные успехи в экономическом развитии, многие страны и люди оказались за бортом прогресса. Предстоит еще долгий путь, чтобы достичь процветания для всех. Бедность и неравенство, как между странами, так и внутри них, по-прежнему остаются широко распространенным явлением. Хотя в нескольких быстро развивающихся странах после 1990 г. произошло резкое сокращение бедности, мир по-прежнему состоит из огромных территорий нищеты и лишений, с одной стороны, и островками процветания – с другой.

Во всем мире более 1 млрд человек продолжают жить в условиях крайней нищеты, в абсолютно неприемлемых условиях.

Во всем мире более 1 млрд человек продолжают жить в условиях крайней нищеты, в абсолютно неприемлемых условиях, причем тяжесть ситуации часто определяется полом, возрастом, состоянием здоровья или этнической принадлежностью. В 2011 г. из более чем 7 млрд человек на планете 1,011 млрд, или 17%, жили менее чем на 1,25 долл. США в день, 20% людей находились в зонах конфликтов, а свыше 10% населения испытывали хронический голод.

В странах с уровнем дохода ниже среднего, особенно в НРС, бедность все еще является широко распространенным явлением, снижается медленно, а в некоторых государствах даже возрастает. Это подрывает возможности для будущего развития – как отдельных людей, их семей, так и стран в целом – и порождает социальные конфликты. И это – не тот мир, который мы хотим.

Зачастую корни проблем лежат в недостаточном экономическом развитии, низком производственном потенциале, отсутствии диверсификации хозяйства. Однако даже там, где есть экономический рост, правительствам не удается использовать его для снижения бедности, увеличения занятости и достижения равноправия.

Объемы торговли сейчас увеличиваются медленнее, чем темпы мирового производства, и если процесс не восстановится в ближайшее время, то уровень развития торговли рискует быть самым низким за послевоенный период.

В то же время нынешние глобальные экономические условия являются более сложными, чем в начале тысячелетия. Мы наблюдали вспышки самого сурового за весь послевоенный период мирового финансово-экономического кризиса, последствия которого продолжают нас преследовать даже сегодня. Глобальный экономический рост остается вялым из-за постоянного сокращения мирового спроса. Объемы торговли сейчас увеличиваются медленнее, чем темпы мирового производства, и если процесс не восстановится в ближайшее время, то уровень

развития торговли рискует быть самым низким за послевоенный период. Послекризисное восстановление роста прямых иностранных инвестиций остается неровным, при этом насущной задачей остается их переструктуризация в интересах борьбы с бедностью и достижения устойчивого развития. Все это накладывает серьезные ограничения на возможности для будущего роста развивающихся стран и государств с переходной экономикой и делает достижение нашей задачи искоренения нищеты и сокращения неравенства еще более сложным.

Осуществление ЦУР потребует большего согласования усилий всех участников – правительств и международных организаций, гражданского общества и ученых, бизнеса и образовательного сообщества.

Ситуация усугубляется проблемами окружающей среды, последствиями изменения климата, а также трудностями в сохранении мира, обеспечении безопасности и устранении гуманитарных катастроф, возникающих в результате конфликтов и терроризма.

Дополнительный импульс для активизации усилий по решению этих проблем возникает в связи с принятием в сентябре 2015 г. Целей устойчивого развития (ЦУР) – глобального консенсусного документа, направленного на обеспечение до 2030 г. достойной жизни и процветания для всех, а также сохранение нашей планеты.

ЦУР и роль ЮНКТАД

Осуществление ЦУР потребует большего согласования усилий всех участников – правительств и международных организаций, гражданского общества и ученых, бизнеса и образовательного сообщества. Необходимы широкие дискуссии, чтобы определить роль ЮНКТАД в этом процессе.

«В то время, когда мировая экономика находится на стадии затяжного спада, когда мы наблюдаем тектонические сдвиги в глобальной экономике, когда многосторонность находится на перепутье, когда финансовый кризис поставил под сомнение преобладающую парадигму развития и когда мы работаем над программой устойчивого развития после 2015 года, своя роль должна быть и у ЮНКТАД», – считает Генеральный секретарь этой организации Мухиса Китуи. По его мнению, в настоящее время больше чем когда бы то ни было необходимо определить роль международной организации.

Чтобы стимулировать проведение дискуссий по этим вопросам в период подготовки к ЮНКТАД-XIV, Китуи вынес на обсуждение следующие основные темы:

Создание производственного потенциала для трансформации экономики

В рамках этой темы рассматриваются следующие вопросы: как мобилизовать ресурсы для наращивания производственного потенциала? Как использовать взаимосвязь торговли и инвестиций для диверсификации экономики? Что нужно сделать, чтобы улучшить использование технологий для производственного потенциала? Как лучше содействовать развитию предприятий частного сектора?

Повышение эффективности государственного управления и рынков

Предлагается найти ответы на следующие вопросы: как лучше использовать конкуренцию и обеспечить защиту прав потребителей? Как обеспечить расширение инфраструктурных услуг и развитие здоровой бизнес-среды? Какими

путями можно стимулировать инвестирование в повышение потенциала кадров для проведения необходимых реформ?

Устранение уязвимости, повышение устойчивости

К этой тематике относятся следующие вопросы: как преодолеть финансово-экономическую нестабильность? Какова роль торговли в решении проблем изменения климата и утраты биоразнообразия? Как осуществить диверсификацию в наиболее уязвимых и слабых экономиках? Какие необходимы преобразования в сельской экономике, чтобы искоренить бедность? Как обеспечить права и возможности социально незащищенных групп населения и женщин?

Укрепление многосторонности, поиск общих решений

В рамках этой темы будут рассматриваться следующие вопросы: как улучшить глобальное экономическое управление и реформирование международной финансовой системы? Как укрепить глобальное партнерство в целях развития сотрудничества и увеличить финансирование для развития? Как создать более эффективную многостороннюю торговую систему на ближайшие десятилетия? Какие шаги необходимо предпринять, чтобы повысить согласованность политики для привлечения инвестиций, соответствующих принципам устойчивого развития? Как содействовать развитию глобальной благоприятной среды для технологий?

Навстречу ЮНКТАД-XIV

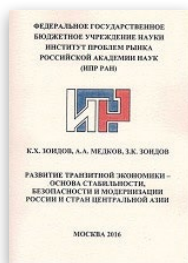
Главный девиз Конференции – «От решения к действию: двигаться к инклюзивной и справедливой глобальной экономической среде для торговли и развития».

В ходе Конференции обсуждение с целью принятия конкретных решений, обеспечивающих вклад ЮНКТАД в осуществление ЦУР, сфокусировано на следующих темах:

- вызовы и возможности многостороннего подхода для повышения роли торговли в стимулировании развития;
- продвижение устойчивого, всеобъемлющего и устойчивого экономического роста за счет торговли, инвестиций, финансов и технологий, чтобы обеспечить процветание для всех;
- расширение структурных преобразований экономики и сотрудничества в целях создания экономической устойчивости и улучшение торговли для решения проблем в области развития и создания возможностей на всех уровнях в рамках мандата ЮНКТАД;
- содействие эффективному осуществлению Повестки дня в области устойчивого развития 2030 года и последующей деятельности по ее итогам, а также по результатам глобальных конференций и встреч на высшем уровне, связанных с торговлей и развитием.

Переговорный текст, подготовленный к ЮНКТАД-XIV, доступен на этой странице: <http://goo.gl/WmNF36>.

Публикации и ресурсы



К.Х. Зоидов, А.А. Медков, З.К. Зоидов. Развитие транзитной экономики – основа стабильности, безопасности и модернизации России и стран Центральной Азии. ИПР РАН, 2016

Авторы книги проводят комплексный анализ современных проектов евроазиатского сотрудничества, в частности, касательно расширения Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и китайской концепции «Один пояс – один путь». Особое внимание уделяется исследованию влияния формирования и развития транзитной экономики на решение водных и энергетических проблем в странах Центральной Азии, обеспечение стабильности и безопасности в регионе. Интернет: <http://goo.gl/HMVB1r>



Б.А. Хейфец. Трансрегиональное переформатирование глобального экономического пространства. Вызовы для России. Институт экономики РАН, 2016

В исследовании проанализирована новая тенденция в развитии мировой экономики – трансрегионализация, ведущая к кардинальному переформатированию глобального экономического пространства. В связи с развитием конкурентного регионализма обоснован переход к качественно иному типу глобализации, а также выделены возможные проблемы, которые могут возникнуть в новой системе международного разделения труда. Обосновываются серьезные риски для России и предлагаются пути их нейтрализации, в том числе с помощью создания эффективных экономических партнерств. Интернет: <http://goo.gl/iRLTbV>



Сельскохозяйственный обзор 2016–2025. Организация экономического сотрудничества и развития и Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН, июль 2016

Очередной сельскохозяйственный обзор, подготовленный ОЭСР и ФАО, содержит оценку перспектив национальных, региональных и глобальных аграрных рынков на ближайшую декаду для 12 регионов и 41 страны, включая государства-члены ОЭСР, а также Аргентину, Бразилию, Индию, Китай и Россию. В обзоре этого года, который является двенадцатым по счету, основное внимание уделяется проблемам и перспективам сельскохозяйственного сектора в странах Африки к югу от Сахары. Интернет: <http://goo.gl/xArsNM>



Пятнадцатый доклад по инвестиционным мерам стран «Большой двадцатки». Организация экономического сотрудничества и развития и Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), июнь 2016

По мнению экспертов, в последнее время страны «Большой двадцатки» воздерживались от введения новых барьеров на пути инвестиций. Это подтверждает долгосрочную тенденцию на либерализацию в этой области: 80% мер инвестиционной политики, принятых членами группы после 2009 г., являются либеральными по своей природе. Однако авторы доклада предупреждают, что, несмотря на преимущественно либеральный характер недавно одобренных мер регулирования прямых иностранных инвестиций, не следует считать, что инвестиционный режим в целом стал проще и более привлекательным. Интернет: <http://goo.gl/l1acHf>

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, 21Б
+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 и
торговли Австралии**

Министерства иностранных дел Дании

**Министерства иностранных
дел Финляндии**

**Министерства иностранных
дел Норвегии**

Редакция «Мостов» выражает
благодарность региональным партнерам.

Публикация «Мосты» лицензируется
в соответствии с лицензией Creative
Commons («Атрибуция – Некоммерческое
использование – Без производных
произведений») 4.0 Всемирная.

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

Цитирование «Мостов» должно
содержать полную ссылку на издание.

Цена: 10.00 евро
ISSN 1996-921X

