

Вопросы инфраструктурного развития в РТС

Евгений Гуцин

Это сокращённая версия [статьи](#), вышедшей в *Российском внешнеэкономическом вестнике* (№2, 2020).

По мере своего развития «глубокие»¹ региональные торговые соглашения (РТС) включают в себя все более широкие вопросы развития торгово-экономического сотрудничества между странами и регионами. В этой связи возникает вопрос о возможности включения в РТС положений, посвященных инфраструктурному развитию. Особенно важной эта тема может быть при заключении РТС по линиям Север–Юг или Юг–Юг, так как именно развивающиеся страны (и в особенности наименее развитые страны) испытывают наибольшие проблемы в вопросах развития инфраструктуры. Однако вопросы инфраструктурного развития можно обнаружить и в РТС по линии Север–Север (например СЕТА и KORUS) — при либерализации доступа на рынки госзакупок, в которые входит и инфраструктурное строительство.

Для России включение вопросов инфраструктурного развития в будущие «глубокие» РТС может быть интересно сразу в двух аспектах — как реципиенту и как донору. При заключении РТС с более развитыми экономиками (например, с Кореей) Россия будет заинтересована в реализации инфраструктурных проектов с участием иностранных капитала и технологий на своей территории. В то время как при заключении РТС с менее развитыми экономиками (например, с Египтом), Россия уже может выступать в качестве делового партнера при реализации инфраструктурных проектов на территории другой страны. Так в реализации инфраструктурных проектов на территории Египта заинтересована РЖД. Таким образом, включение вопросов инфраструктурного развития в будущие «глубокие» РТС с участием России может стать дополнительным инструментом для реализации наших национальных интересов.

Мировой опыт

Несмотря на важность вопроса инфраструктурного развития, многие современные РТС обходят данный вопрос. Среди последних РТС тема инфраструктурного развития упоминается в Соглашении о ЗСТ Китай–Грузия, Всеобъемлющем и расширенном партнерском соглашении между ЕС и Арменией, Всеобъемлющем экономическом и

торговом соглашении (СЕТА) между Канадой и ЕС, а также в Соглашении о ЗСТ США–Корея (KORUS). Рассмотрим первые два соглашения более подробно.

Инфраструктурное развитие имеет большое значение для Китая, особенно в свете реализации Инициативы Пояса и Пути. [Соглашение](#) о ЗСТ Китай–Грузия включает в себя Приложение 8-С «Транспорт и сопутствующие услуги», статья 2 которого посвящена вопросам развития транспортной инфраструктуры. Обе статьи не несут в себе юридически обязывающую силу, но обозначают планы сторон на сотрудничество в будущем.

Соглашение о ЗСТ Китай–Грузия подписали в мае 2017 г. в Пекине на международном форуме «Один пояс — один путь». В декабре 2017 г. в грузинском черноморском городе Анаклия было начато строительство глубоководного порта. Тогда же к проекту присоединилась китайская машиностроительная компания ZPMC, которая пообещала инвестировать в строительство порта \$50 млн. ZPMC также [пообещала](#) обеспечить глубоководный порт Анаклия новейшими контейнерными кранами современных стандартов и другим оборудованием, необходимым для управления контейнерным терминалом. Согласно первоначальному плану, порт Анаклия должен начать работать в 2021 г. После реализации первой фазы его годовая пропускная способность должна составить до 900 тыс. контейнеров. Однако после выхода из «Консорциума развития Анаклии» в августе 2019 г. американской компании «Конти групп», которой принадлежало 42% Консорциума, появились [слухи](#), что проект будет закрыт.

Сотрудничество в области авиатранспорта (Статья 2.2 Приложения 8-С) также не принесло существенных результатов. При поддержке китайской компании Hualing Group в 2018 г. в Грузии появился стартап MyWay Airlines, благодаря которому китайская компания [планировала](#) превратить Грузию в транспортный хаб для авиаперелетов между Европой и Восточной Азией. Однако компания [приостановила](#) полеты с декабря 2018 г. по март 2019 г. и на сегодняшний день в авиапарке компании только 2 самолета. Таким образом, несмотря на включение положений об инфраструктурном развитии в текст соглашения о ЗСТ между Китаем и Грузией, сотрудничество между двумя странами в этом направлении не принесло ожидаемых результатов.

Слова «инфраструктура» и «инфраструктурный» 20 раз упоминаются во

¹ Под этим термином понимаются региональные торговые соглашения нового поколения, которые включают в себя более широкую повестку, чем традиционные РТС.

Всеобъемлющем и расширенном партнерском соглашении между ЕС и Арменией (далее — [Соглашение ЕС–Армения](#)), подписанном в ноябре 2017 г. Раздел «Другие направления сотрудничества» (Other cooperation policies) данного соглашения в том числе включает в себя главы по транспорту и энергетике. Данное соглашение не содержит конкретных планов в области инфраструктурного развития. Однако в материалах, поясняющих цели соглашения, «повышение взаимосвязанности» между ЕС и Арменией – одно из ключевых направлений сотрудничества. В рамках этого направления стороны добились следующих [результатов](#):

- ЕС выделяет средства на улучшение обмена и транзита электроэнергии между Арменией и Грузией, в том числе путем подключения Армении к электросети ЕС;
- При поддержке со стороны ЕС у 1,1 млн жителей Еревана улучшилось качество питьевой воды;
- ЕС парафировал всеобъемлющее Соглашение о воздушном транспорте между Арменией и ЕС. После вступления в силу оно будет способствовать увеличению пассажиропотока между ЕС и Арменией, снижению цен и появлению новых возможностей для бизнеса.

Успех инфраструктурного сотрудничества ЕС и Армении, в отличие от опыта сотрудничества Китая и Грузии, можно объяснить тем, что ЕС реализует комплексный подход. Упоминание инфраструктуры в Соглашении ЕС–Армения стало лишь одним из инструментов, с помощью которых ЕС закрепил свои интересы в этой сфере. Другой важный инструмент — проекты в рамках программы «Восточное партнерство».

Опыт России и ЕАЭС

Вопросы инфраструктурного развития были включены в [Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и Китаем](#). Однако Соглашение не содержит каких-либо конкретных проектов или обязательств в этой области, а лишь обозначает круг вопросов, по которым стороны собираются сотрудничать в будущем. Кроме того, оно имеет непреференциальный характер и вступило в силу только в октябре 2019 г., поэтому пока сложно судить о его влиянии на сотрудничество между ЕАЭС и Китаем в области инфраструктурного развития.

Есть примеры сотрудничества стран-участниц ЕАЭС в области инфраструктурного развития внутри объединения. При присоединении Кыргызстана к ЕАЭС в 2015 г. был создан Российско-Кыргызский фонд развития (РКФР), активы которого составили \$500 млн. Инфраструктурное развитие — одно из направлений работы РКФР. Среди

инфраструктурных проектов, реализованных РКФР на конец 2019 г., можно выделить:

- Расширение аэровокзального комплекса аэропорта «Ош»;
- Реконструкция международного аэропорта «Иссык-Куль»;
- Строительство малой ГЭС в Чуйской области;
- Открытие дата-центра в Чуйской области.

Кроме того, Россия [предоставила](#) Кыргызстану грант на \$200 млн на адаптацию к ЕАЭС, а Казахстан, в соответствии с соглашением о развитии экономического сотрудничества с Кыргызстаном в условиях евразийской экономической интеграции, предоставил помощь, эквивалентную \$100 млн, на улучшение таможенной инфраструктуры на границе Кыргызстана. В частности, система ветеринарного контроля Кыргызстана долгое время не соответствовала системам контроля остальных стран ЕАЭС. Но в мае 2019 г. ЕЭК [одобрила](#) результаты аудита системы ветеринарного контроля Кыргызстана и признала ее эквивалентной аналогичным системам надзора остальных членов ЕАЭС.

Выводы

Упоминание вопросов инфраструктурного развития (тем более конкретных инфраструктурных проектов) в самом тексте или в приложениях к соглашениям о «глубоких» РТС остается очень редким явлением. Даже если вопросы инфраструктурного развития упоминаются в РТС, обычно — это необязывающие декларации о намерениях, которые не всегда ведут к желаемому результату. Наиболее успешный пример реализации намерений, обозначенных в рамках РТС, по развитию сотрудничества в области инфраструктурного развития — Соглашение ЕС–Армения, упоминание инфраструктурного развития в котором — часть комплексной политики ЕС в этой области, подразумевающей и другие механизмы сотрудничества. Чаще всего тема инфраструктурного развития появляется на более глубоких стадиях экономической интеграции, чем зона свободной торговли. Например, отдельные институты, занимающиеся вопросами инфраструктурного развития, есть в рамках Евросоюза (Trans-European Networks, Восточное партнерство), АСЕАН (ASEAN Infrastructure Fund), Африканского союза (Programme for Infrastructure Development in Africa) и ЕАЭС (одно из направлений работы РКФР). Если в РТС и встречается упоминание инфраструктурного развития, то это скорее декларация о намерениях, чем жесткое обязательство.

Как и в мировой практике Россия редко включает вопросы инфраструктурного развития

в свои РТС. Главным примером включения этих вопросов в торговую повестку является Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и Китаем, которое содержит статьи о сотрудничестве сторон в области развития таможенной, транспортной, энергетической и других видов инфраструктуры. Однако данные положения не имеют обязывающей силы и носят декларативный характер, а само соглашение не является преференциальным. На более

глубоком уровне экономической интеграции (в рамках ЕАЭС) можно найти примеры реализации конкретных проектов в области инфраструктурного развития. Главный пример — помощь в адаптации Кыргызстана к ЕАЭС. Тем не менее, можно ожидать, что в ближайшем будущем вопросы инфраструктурного развития будут чаще встречаться в РТС, в том числе с участием России, для защиты и продвижения национальных интересов в этой сфере.

