

Мониторинг актуальных событий в области международной торговли

№ 87

19 января 2023 года



**ВСЕРОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ
ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ**

ИНСТИТУТ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЭКОНОМИКИ И ФИНАНСОВ

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ

Концепция построения ВСГ-экономики является частью текущей программы социально-экономического развития «Таиланд 4.0» и Национальной стратегии развития страны на ближайшие 20 лет. Таиланд активно поощряет инвестиции в ВСГ-экономику внутри страны и продвигает данную модель экономического роста на период после пандемии на глобальном уровне. Как председателю форума АТЭС в 2022 г. Таиланду удалось провести большое количество мероприятий и исследований, посвященных ВСГ-экономике, а также добиться принятия «Бангкокских целей по ВСГ-экономике» в качестве приложения к Декларации лидеров АТЭС.

В странах постсоветского пространства реализуется большое число национальных, региональных и международных инфраструктурных проектов, которые влияют в том числе на торговлю. Оценки РАНХиГС показывают положительное влияние ПИИ в инфраструктуру стран СНГ+ на торговлю: влияние на экспорт (+1,9%) сильнее, чем на импорт (+0,7%). Наибольший положительный эффект от ПИИ в различные виды инфраструктуры стран СНГ+ наблюдается со стороны Германии, Великобритании, Индии, Китая, Ирана, Турции и «дружественных стран» в целом. Наибольший вклад в инфраструктурные проекты в странах СНГ+ со стороны ЕС (ВП, ППС, TEN-T) и Китая (ИПП). ЕС подводит партнеров к подписанию Соглашений об ассоциации и др. Китай использует свои компании и рабочую силу, зачастую получая в обмен на льготные кредиты доступ к добыче ресурсов, в том числе эксклюзивные права на ресурсы. Большое значение имеют проекты по МТК «Север-Юг», в первую очередь с Индией и Ираном.

В 2022 г. Правительство Российской Федерации продолжило оказывать гуманитарную помощь иностранным государствам. Мониторинг открытых источников информации показал, что основными направлениями сотрудничества стали страны Африки и Латинской Америки. Гуманитарная помощь была сосредоточена в секторе здравоохранения и продовольственной безопасности. Принятые институциональные изменения позволяют повысить результативность гуманитарных операций.

I. Концепция BCG-экономики в Таиланде и АТЭС

BCG-экономика Таиланда

О программе развития биоциркулярной «зеленой» экономики (Bio-Circular-Green Economy или BCG), направленной на расширение возможностей технологического развития и инфраструктуры целевых секторов (сельского хозяйства, пищевой промышленности, биотопливной энергетики, медицины, здравоохранения и туризма) Министерство высшего образования, науки, исследований и инноваций Таиланда впервые **объявило** в 2019 г.

Концепция построения BCG-экономики как части текущей программы «Таиланд 4.0», сфокусированной на ускорении экономического роста и социального развития, была представлена премьер-министром Королевства Прают Чан-Очей в 2021 г. Политика по развитию биоэкономики, экономики замкнутого цикла и «зеленой» экономики в качестве национальной повестки дня должна способствовать выходу Таиланда из «ловушки» среднего уровня доходов и улучшению качества жизни населения.

BCG **является** частью Национальной стратегии развития Таиланда на ближайшие 20 лет, направленной на превращение экономики в безопасную, процветающую и развитую. Таиланд **поставил** перед собой цель достичь углеродной нейтральности к 2050 г. Потребление природных ресурсов должно сократиться на 25%, объем выбросов парниковых газов - на 20%. Также стоит задача добиться восстановления как минимум 0,5 млн га площади лесов. К 2030 г. Таиланд планирует увеличить долю ВИЭ в потреблении с текущих 16,5% до 30%.

Основой BCG должны стать преимущества Таиланда: культурное богатство и биоразнообразие, продовольственная и санитарно-эпидемиологическая безопасность. Модель BCG направлена на коммерциализацию этих сфер, повышение рентабельности производства на обширных сельскохозяйственных угодьях Таиланда и снижение зависимости от других государств.

Концепция BCG охватывает 4 ключевые сектора:

1. Производство продуктов питания и сельское хозяйство;
2. Медицина и программы охраны здоровья;
3. Сырьевой, энергетический сектор и биохимия;
4. Туризм и культурно-развлекательная индустрия.

Политика BCG включает 13 мер, среди которых, например, создание цифрового хранилища биоресурсов, трансформация сельскохозяйственной системы, улучшение качества и безопасности уличной еды и местных пищевых продуктов, продвижение устойчивого и «зеленого» туризма. Внедрение новых моделей поведения будет осуществляться посредством образовательных программ, поддержки стартапов в сфере BCG и международного сотрудничества.

Правительство побуждает отечественных производителей создавать новые продукты, применять высокие технологии и инновации, осваивать методы производства, создающие дополнительную стоимость продукции без влияния на окружающую среду. Предприятия должны использовать модель BCG в качестве основы для развития бизнеса, фокусирующегося на устойчивости и эффективном использовании ресурсов.

Стратегический план BCG на 2021 – 2026 гг. включает 4 стратегии развития:

1. Содействие устойчивости биологических ресурсов путем их сбалансированного сохранения и использования;
2. Укрепление сообществ и экономики низового уровня путем использования ресурсного капитала, творчества, технологий, биоразнообразия и культурного разнообразия для создания стоимости продуктов и услуг, позволяющих сообществам продвигаться вверх по цепочке создания стоимости;
3. Повышение и продвижение устойчивой конкурентоспособности тайских отраслей BCG с помощью знаний, технологий и инноваций с упором на «зеленое» производство;
4. Повышение устойчивости к глобальным изменениям.

Развитие BCG-экономики в Таиланде, согласно Стратегическому плану, осуществляется на основе 4 составляющих (см. рисунок ниже).

Факторы, способствующие развитию экономики BCG в Таиланде

Правовая база BCG

- Пересмотр и внесение поправок в законы и нормативные акты с целью создания инновационной экосистемы, поддержки технологической "песочницы" и обеспечения

Развитие инфраструктуры BCG

- Хранилище биологических образцов
- Национальная инфраструктура качества (NQI)
- Пилотные и демонстрационные установки
- Мощности для высокопроизводительных вычислений
- Высокоскоростной интернет

Глобальная сеть BCG

- Взаимодействие с международными партнерами в формате исследовательского сотрудничества, демонстрации технологий, локализации технологий или совместных инвестиций.

Укрепление потенциала BCG

- Развитие трудовых ресурсов в различных областях и на всех уровнях, включая таксономию, системную биологию, биоинформатику, биологические науки, компьютерную инженерию и науку о данных.

Источник: NSTDA.

Таким образом, концепция BCG представляет собой перспективную стратегию экономического роста на период после пандемии, в которой наука, инновации и технологии применяются для содействия эффективному использованию ресурсов при наименьшем возможном воздействии на окружающую среду, поддержании и восстановлении существующих экосистем, а также сокращении отходов. Решения в BCG-экономике должны обеспечить синергию сильных сторон каждой из 3 частей – биоэкономики, циркулярной и «зеленой» экономики.

Циркулярная экономика играет решающую роль в обеспечении связи между биоэкономикой и «зеленой» экономикой. Фокусом экономики замкнутого цикла является проектирование, исключаящее отходы и загрязнение, сохранение используемых продуктов и материалов, и регенерируемые природные системы.

Циркулярная экономика в рамках BCG предусматривает создание регенеративной системы производства и потребления, в которой выбор продукции, услуг и системного проектирования позволяет предотвращать отходы и загрязнение; существую-

щие материалы продолжают использоваться (используются повторно, восстанавливаются, ремонтируются, повторно производятся, утилизируются и компостируются); и природные системы восстанавливаются благодаря сокращению потоков отходов. Инвестиции в экономику замкнутого цикла направлены на повышение энергоэффективности и устойчивости посредством:

- повторного использования и переработки древесных продуктов;
- более активного использования ВИЭ, производства биоэнергии и биотоплива из отходов;
- сокращения отходов от производства энергии;
- эффективного использования отходов в экономике.

Согласно данным Совета по инвестициям Таиланда (BOI), в 2020 г. местные и международные компании инвестировали 68,4 млрд бат¹ в Таиланде в более чем 300 проектов в секторах, имеющих отношение к деятельности, связанной с экономической моделью BCG. В 2021 г. общая сумма зарубежных и внутренних инвестиций в проекты BCG **увеличилась** более чем в 2 раза и составила 152,4 млрд бат.

BOI использует набор кредитно-денежных мер поддержки для поощрения инвестиций в целевые сектора. Так, для зарубежных инвестиций, участвующих в развитии модели BCG, в Таиланде **действуют** налоговые льготы в течение 3 лет. В случае инвестиций в развитие человеческого капитала, инвесторы могут получить **дополнительно** 50%-е сокращение суммы налога на прибыль, а также возмещение расходов, понесенных на НИОКР, в размере 200%. Для производителей в секторе BCG предусмотрены следующие налоговые льготы:

- освобождение от налога на прибыль в течение 8 лет;
- снижение / обнуление импортных пошлин на оборудование;
- снижение импортных пошлин на сырье;
- освобождение от импортных пошлин на материалы для НИОКР;
- двойной вычет расходов на транспорт, электричество и воду.

По оценкам Всемирного банка, использование циркулярной экономики в Таиланде **может** принести частному сектору \$1,6 млрд экономии на издержках и дополнительного дохода.

Модель BCG-экономики в АТЭС

¹ Около 124 млрд руб.

Приверженность экономик форума Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество достижению целей устойчивого развития и продвижению «зеленой» повестки отражена в различных программных документах форума, включая Путраджайское **видение** перспектив АТЭС на период до 2040 г. и Аотсароанский **план** действий для их реализации.

Как председатель форума в 2022 г. Таиланд стал активно продвигать среди экономик АТЭС концепцию VCG. Под девизом АТЭС 2022 «Открытость. Соединение. Баланс.» Таиланд представил экономическую модель VCG в качестве нового подхода для достижения более сбалансированного и устойчивого восстановления экономики после пандемии коронавируса.

В аналитической **записке** «Разработка нового пути для АТЭС: устойчивое будущее, в основе которого лежит VCG-экономика» даны определения концепциям биоэкономики, циркулярной и «зеленой» экономики. Работающая модель VCG-экономики, согласно **концепции** авторов, должна интегрировать 4 типа капитала: природный, социальный, человеческий и производственный.

Тремя ключевыми движущими силами VCG-экономики **являются**: нормативно-правовая среда, технологии и инновации, участие заинтересованных сторон. В качестве примера создания благоприятной системы регулирования приведен «Основной закон об изменении климата» в Чили, посредством которого была осуществлена децентрализация климатической политики, созданы измеримые инструменты климатического регулирования и инклюзивное управление.

В рамках самофинансируемого **проекта** при ко-спонсорстве Индонезии, Японии, Филиппин и Тайваня Национальное Агентство по развитию науки и технологий (NSTDA) Таиланда провело **форум** в Бангкоке «Технологии для бизнеса» (APEC VCG Economy Thailand 2022: Tech to Biz). На форуме была представлена модель VCG, обозначена ее связь с политикой, технологиями и инновациями, а также инвестициями и коммерцией в экономиках АТЭС для достижения на практике целей устойчивого развития. На площадке форума были организованы образовательные семинары, выставки VCG-технологий и технологий Таиланда (Thailand Tech Show), сессия для презентации бизнес-моделей и установления деловых контактов, а также посещение объектов реализации VCG-проектов. На круглом столе «Партнерства для достижения устойчивого экономического роста за счет экономической

модели VCG» компании из Таиланда, Чили и Австралии **представили** примеры лучших практик образования партнерских связей между государственным и частным секторами и населением для продвижения VCG-экономики.

Приложением к Декларации лидеров экономик АТЭС в 2022 г. стали принятые 19 ноября **«Бангкокские цели по VCG-экономике»**. Документ подчеркивает важную роль 4 пунктов повестки дня форума:

- борьбы с последствиями изменения климата,
- экологической ответственности для обеспечения долгосрочной устойчивости,
- сохранения и эффективного использования природных ресурсов,
- ведения бизнеса с минимальными или нулевыми отходами.

Ожидается, что концепция VCG-экономики останется важной частью повестки форума и в будущем. В качестве самофинансируемого **проекта** Таиланд (при поддержке других экономик) учредил премию АТЭС по VCG-экономике (APEC VCG Award) для признания достижений в области устойчивости в АТР.

В то же время в таиландском обществе не все **поддержали** повестку Таиланда в АТЭС – критические замечания связаны с тем, что основными выгодополучателями экономической модели VCG могут стать крупные отечественные конгломераты.

Выводы

В настоящее время экологические и климатические изменения входят в число самых неотложных вопросов глобальной повестки дня. Концепция VCG-экономики представляет собой один из предпринимаемых как на национальном (в Таиланде), так и на региональном уровне (в рамках форума АТЭС) подходов к решению экологических проблем для обеспечения устойчивого развития планеты.

Таиланд занимается развитием VCG-экономики с 2019 г. и сделал ее частью Национальной стратегии развития на ближайшие 20 лет. Стратегический план VCG в Таиланде охватывает 4 ключевых сектора экономики, отечественные и зарубежные инвестиции в которые активно стимулирует BOI.

Концепция VCG-экономики в АТЭС продвигается Таиландом с 2022 г. Ожидается, что эта работа будет продолжена в рамках принятого стратегического документа («Бангкокские цели по VCG-экономике») и отдельных направлений, включая премию АТЭС по VCG-экономике.

II. Инфраструктурные проекты в странах СНГ+ и их влияние на торговлю

Введение

Влияние развития инфраструктуры на торговлю и экономический рост представляет интерес для многих исследователей. Особенную актуальность это представляет для стран СНГ+ (с учетом Украины и Грузии), в которых реализуется большое число национальных, региональных и международных инфраструктурных проектов. Особый интерес представляют т.н. частично признанные республики/спорные территории. Ситуация вокруг украинского кризиса и последовавших беспрецедентных санкций против России добавляет актуальность исследованию проблем постсоветских стран.

Влияние развития инфраструктуры на торговлю

В литературе показаны экономические эффекты инфраструктурных проектов на развитие, региональную интеграцию и торговлю. Улучшение инфраструктуры снижает торговые издержки, более низкие торговые издержки увеличивают торговые потоки. Более качественная дорожная инфраструктура приводит к росту объемов торговых потоков. Упрощение процедур торговли также положительно влияет на торговые потоки (Park C.Y., Claveria R. 2021); (Jouanjean M.-A. et al. 2015).

Наблюдается эффект развития региональной инфраструктуры для создания торговли, который может не только служить важным инструментом для стимулирования региональной интеграции, но и способствовать участию региональных экономик в глобальной торговле (Zhai F. 2018). Развитость инфраструктуры оказывает положительное влияние как на импорт, так и на экспорт. Если улучшения инфраструктуры происходят в стране-экспортере, то это уменьшает его удаленность от мирового рынка и приводит к росту его экспорта. Если улучшение инфраструктуры происходит со стороны импортера, то величина эффекта для него больше, чем у экспортера. Выбор между отечественными и зарубежными поставками в решающей степени зависят от инфраструктуры страны-импортера. Недостаточное развитие инфраструктуры для покупателя увеличивает его фактические и предполагаемые издержки торговли, поскольку транспортные расходы, расходы на информацию и различные юридические и нормативные расходы, которые обычно несет экспортер, часто перекадываются с экспортера на импортера (Donaubauer J. et al. 2018).

Влияние инфраструктуры на торговлю зачастую сильнее для развивающихся стран, чем для развитых вследствие эффекта масштаба. Влияние улучшения инфраструктуры для двусторонней торговли ослабевает с ростом дохода на душу населения торговых партнеров (Donaubauer J. et al. 2018).

Различные типы инфраструктуры (транспорт, энергетика, связь, водоснабжение и т.д.) по-разному влияют на торговлю и интеграцию. Положительное влияние одного вида инфраструктуры будет весьма ограничено при низком качестве другого вида инфраструктуры (Donaubauer J. et al. 2018). Существует взаимодополняемость «жесткой» (физической) инфраструктуры и «мягкой» (регулятивной и административной) инфраструктуры для достижения эффективности торговли (Jouanjean M.-A. et al. 2015). Инвестиции в инфраструктурные проекты оказывают влияние, как правило, в долгосрочном, а не в краткосрочном периоде. Отдача от инвестиций в инфраструктуру, вероятно, является самой высокой на ранних стадиях развития, когда инфраструктура недостаточна, а базовые сети еще не завершены (Roland-Holst D. 2006).

Несмотря на то, что развитие инфраструктуры дает новые возможности, реальный экономический эффект зависит и от международных организаций, национальных политик, способностей местного населения к адаптации (Fau N. 2016). Инвестиции в инфраструктуру также могут иметь потенциально негативные последствия, по крайней мере, в краткосрочной перспективе, в частности, для продовольственной безопасности (Ruijs A. et al. 2004).

Координация инвестиций через региональные агентства может быть лучшим способом избежать субоптимальных уровней инвестиций, поскольку может позволить рассмотреть положительные побочные эффекты от инвестиций в инфраструктуру в соседних странах (Jouanjean M.-A. et al. 2015).

Оценки влияния ПИИ в инфраструктуру на торговлю в странах СНГ+

Оценки РАНХиГС на данных за 2000–2020 гг. показывают положительное влияние прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в инфраструктуру стран СНГ+ на торговлю. Влияние на экспорт (экспорт страны-реципиента СНГ+ из страны-донора, при разнице на 1% в ПИИ в транспорт, будет в среднем по паре стран больше на 1,9%) сильнее, чем на импорт

(+0,7%). Наибольший положительный эффект от ПИИ в различные виды инфраструктуры стран СНГ+ наблюдается со стороны Германии, Великобритании, Индии, Китая, Ирана, Турции и «дружественных стран» в целом. ПИИ в различные типы инфраструктуры по-разному влияют на торговлю. Наибольший положительный эффект на импорт выявлен от ПИИ в строительство, на экспорт – в энергетику. Влияние ПИИ сильнее в долгосрочном, чем в краткосрочном периоде, при реализации инфраструктурных проектов не стоит рассчитывать на быстрый эффект. Инвестиции в инфраструктуру влияют сильнее на менее развитые страны СНГ+ (+26,6% в транспорт для экспорта Таджикистана). Кроме того, результаты анализа показывают сильное влияние на экспорт Молдовы (+11,8% в целом для ПИИ в инфраструктуру и +16,3% для ПИИ в энергетику).

Инфраструктурные проекты в странах СНГ+ с третьими странами

В странах СНГ+ инфраструктурные проекты с третьими странами реализуются в основном в рамках программ Восточное партнерство (ВП), Трансъевропейская транспортная сеть (TEN-T), Приграничное сотрудничество (ППС) Европейского союза и китайской Инициативы «Пояс и путь» (ИПП). А также, в рамках других инициатив – Международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг», инициатив Каспийского экономического форума (КЭФ) и Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), других проектов, в т.ч. с участием Турции, Индии и Ирана на постсоветском пространстве.

ВП было запущено в 2009 г. в рамках Европейской политики соседства (ЕПС). Акцент делается на социально-экономическом сотрудничестве ЕС с шестью государствами СНГ+: Арменией, Азербайджаном, Беларусью, Грузией, Молдовой и Украиной. 28 июня 2021 г. Беларусь сделала заявление о приостановлении своего участия в ВП в связи с применением санкций в отношении А. Лукашенко и его окружения, а также, в целом, из-за поддержки ЕС оппозиционных сил в Беларуси. С 2018 до 2020 гг. финансирование проектов ВП составило €1,5 млрд. Среди инструментов финансирования: гранты, контракты на закупку товаров, услуг, поддержка бюджетов стран-партнеров, взносы в целевые фонды, финансовые инструменты, бюджетные гарантии, софинансирование, облегчение бремени задолженности, финансовая помощь, покрытие расходов на услуги внешних экспертов. Выдача займов, гарантий, использование инструментов на рынке капитала и другие формы кредитной поддержки осуществляются ЕС посредством Европейского фонда устойчивого развития. Об эффективности политики ВП можно судить по подписанию в 2015 г. Соглашений об ассоциации с

Украиной, Грузией и Молдовой, особенно с учетом того, что политика ВП проводится, главным образом, для противостояния российскому влиянию на постсоветском пространстве с использованием «мягкой силы». На Саммите 2017 г. ЕС и Армения подписали всеобъемлющее и расширенное соглашение о партнерстве, за исключением пункта о свободной торговле, поскольку Армения входит в ЕАЭС. Также между ЕС и Арменией было заключено авиационное соглашение. Если предположить, что страны СНГ+, участвующие в ВП, унифицируют таможенный документооборот и войдут в единую систему учета потоков товаров, то дальнейший переход к каким-либо предложениям России будет для этих стран связан с большими затратами.

ППС являются ключевыми элементами политики ЕС по отношению к соседним странам, и поддерживают устойчивое развитие вдоль внешних границ ЕС, помогают уменьшить различия в уровне жизни, призваны решать общие проблемы за пределами этих границ. Впервые они были приняты на 2007-2013 гг., затем продолжались в 2014-2020 гг. (бюджет ППС примерно €1,05 млрд, почти, как в прошлые годы). Финансирование как со стороны ЕС, так и со стороны стран-партнеров. Многие проекты связаны с транспортом и другой инфраструктурой. Действие ППС для Беларуси и России были приостановлены в связи с санкционной политикой ЕС.

Наиболее крупные инфраструктурные объекты объединены программой TEN-T – создание Трансъевропейской транспортной сети, которая получит распространение на страны ВП, о чем было принято решение на саммите 2017 г. Речь идет о создании единой транспортной сети, включающей автомобильное, железнодорожное, авиационное и водное сообщение. К 2020 г. построено 5,5 тыс. км автомобильных и железных дорог. Согласно инвестиционному плану до 2030 г. наибольший объем финансирования предполагалось выделить Украине и Грузии (на 2018 г.), а наименьший из участвующих стран СНГ+ – Армении. Реализовано 27 проектов с охватом в 2 тыс. км с общей суммой инвестиций €4,4 млрд. Инвестиционный план до 2030 г. предусматривает к реализации 41 проект с охватом в 2,3 тыс. км, инвестиции составят €12,8 млрд. Наибольшая доля приходится на проекты по строительству и реконструкции автомобильных дорог. Для Азербайджана характерна большая доля инвестиций в сфере логистики, для Грузии из-за географического местоположения – большая доля инвестиций в области реконструкции портов. Несмотря на эскалацию кризиса, ЕС продолжает, но корректирует политику инфраструктурного развития в странах СНГ+. В июле 2022 г. Еврокомиссия внесла на рассмотрение Совету ЕС поправки к TEN-T, предусматривающие удаление с

карт ТЕН-Т России и Беларуси, продление 4 транспортных коридоров на территории Украины и Молдовы с учетом последствий СВО РФ и меры по изменению ширины железнодорожной колеи в Украине и Молдове для приведения в соответствие с европейскими стандартами.

По состоянию на июль 2022 г. 149 стран и 32 международных организации подписали документы о сотрудничестве с Китаем в ИПП. Было реализовано более 3000 проектов с объемом инвестиций почти \$1 трлн. По оценкам Всемирного банка, полная реализация проектов транспортной инфраструктуры в рамках ИПП к 2030 г. будут приносить ежегодно \$1,6 трлн. (1,3% мирового ВВП). За годы реализации ИПП, данный формат вышел за рамки развития транспортной инфраструктуры и превратился в глобальную экономическую программу, в контексте которой Китай не только обеспечивает высокие темпы роста экономики, но и укрепляет выгодные позиции в гонке за мировое лидерство.

По данным на март 2022 г. число стран, присоединившихся к ИПП путем подписания Меморандума о взаимопонимании с Китаем, составляет 147, в том числе все страны СНГ+ кроме России. Россия и Китай сотрудничают по ИПП на основе Соглашения от мая 2015 г. Существует инициатива по сопряжению ЕАЭС и ИПП, в первую очередь – это согласованная деятельность по инфраструктурным проектам и другим инициативам. По строительству и модернизации дорог было согласовано 39 проектов. Основные транспортные проекты для РФ, связанные с ИПП: транспортный коридор «Китай–Монголия–Россия»; развитие МТК «Приморье I» и «Приморье II»; строительство автомобильного и железнодорожного моста между РФ и КНР на Дальнем Востоке и газопровод «Сила Сибири». Для Казахстана ИПП – важная инициатива, которая в долгосрочной перспективе позволит модернизировать экономику, стать главным транспортно-логистическим хабом Евразии и улучшить политические отношения с соседними странами. Через Казахстан проходят несколько маршрутов ИПП. Казахстан планирует инвестировать \$20 млрд в транспортно-логистические проекты с целью подключения к межконтинентальным магистралям «Западный Китай – Западная Европа» и «Китай – Иран» к 2025 г., что сделает Казахстан важнейшим евразийским транспортно-логистическим узлом, соединяющим Север и Юг, Запад и Восток Евразии, страны ЕС, Ближнего Востока. Межконтинентальная магистраль Западная Европа – Западный Китай соединяет Европу и Китай через Россию и Казахстан, строительство автомагистрали было завершено благодаря взаимодействию Национальной программы Казахстана «Нурлы жол» и ИПП.

Другими важными проектами Казахстана в ИПП являются: Хоргос Шлюз Сухой Порт и Порт Актау. Примеры проектов между Китаем и другими странами СНГ+, в том числе по ИПП: проект объездной дороги Батуми и строительство международной скоростной автомагистрали в Грузии; 2 путепровода второй автомагистрали север-юг Кыргызстана и реконструкция ГЭС в Кыргызстане; строительство железной дороги Пап-Ангрен в Узбекистане и др.

Выводы

Все инфраструктурные проекты объединены одной идеей – выстраивание развитой глобальной транспортной сети, включающей все виды транспорта, логистику, пункты пропуска и их техническое и программное обеспечение для последующей отчетности, обмена унифицированными данными и т.д. Наибольший вклад в инфраструктурные проекты в странах СНГ+ со стороны ЕС (ВП, ППС, ТЕН-Т) и Китая (ИПП). Привлекаются частные инвесторы, наибольшую долю в инвестициях занимают средства международных финансовых институтов (Европейского инвестиционного банка (ЕИБ), Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Азиатского банка развития (АБР) и т.д.). ЕС подводит партнеров в евразийском регионе к подписанию Соглашений об ассоциации и др. Китай использует свои компании и рабочую силу, зачастую получая в обмен на льготные кредиты доступ к добыче ресурсов, в том числе эксклюзивные права на ресурсы. Таджикистан в обмен на строительство двух ТЭЦ в Душанбе предоставил китайской компании-подрядчику «Tebian Electric Apparatus» исключительные права на эксплуатацию двух золотых приисков, пока не окупятся инвестиции (\$332 млн) Большое значение имеют проекты по МТК «Север-Юг», в первую очередь с Индией и Ираном.

Россия заинтересована во встраивании в трансевразийские транспортные коридоры, что позволит развивать азиатские регионы страны, усилит окупаемость вложений в транспортную инфраструктуру. Основные маршруты ИПП должны пройти южнее России, а их прохождение по территории стран Центральной Азии приведет к усилению экономических связей этих стран с Китаем, к усилению их политической зависимости от Китая, что грозит ослаблением роли России в этом регионе. Ключевой вопрос для стран заключается в том, как максимизировать выгоды ИПП и свести к минимуму риски неприемлемого долга, экологические и социальные издержки. Возможен процесс создания компенсационных/вспомогательных механизмов в рамках ЕАЭС и СНГ+, к примеру, в ЕАБР. Видится целесообразным

создание глобальной инициативы инфраструктурных проектов, объединяющей Россию и ЕАЭС со странами СНГ+ с вовлечением Китая (ИПП), Турции, Ирана (МТК «Север-Юг») и др., и их продвижение через единую онлайн платформу. Нужна масштабная PR-компания по информированию населения в участвующих странах СНГ+ о плодотворной деятельности, реализации инфраструктурных проектов с участием РФ, выгодах для населения и бизнеса.

Необходима координация инвестиций в крупномасштабные инфраструктурные проекты, порой пересекающиеся, через различные структуры – ИПП, ЕАЭС,

ШОС, «Север-Юг», КЭФ, «Большая Евразия» и т.д., через региональные агентства во избежание неоптимального уровня инвестиций, в частности в создание мультимодальных коридоров. Возможно рассмотрение инструмента схожего с ППС ЕС, но на пространстве СНГ+, в рамках ЕАЭС и др., а также двустороннего формата. Необходимо развивать сотрудничество в странах СНГ+ не только в области проектов физической инфраструктуры («жесткой»), но и в области «мягкой» инфраструктуры (регулятивной и административной).

III. Российская гуманитарная помощь в 2022 г.

Введение

В 2022 г. Правительство Российской Федерации продолжило оказывать гуманитарную помощь иностранным государствам. Несмотря на отсутствие доступной статистики, мониторинг открытых источников информации показал, что основными направлениями сотрудничества стали страны Африки и Латинской Америки. Программы были сосредоточены в секторе здравоохранения и продовольственной безопасности. Также существенным изменением институциональной системы стали предложенные изменения в Концепцию содействия международному развитию (СМР), а также Положение об оказании гуманитарной помощи иностранным государствам.

В российском государственном бюджете на 2022 г. были **предусмотрены** ассигнования на государственную программу «Содействие международному развитию» объемом 275,8 млн руб. Эти средства направлены на три комплекса мероприятий: информационное сопровождение российских проектов и программ в сфере СМР, организационно-аналитическое сопровождение и координацию деятельности России в сфере СМР, выработку и реализацию государственной политики в сфере СМР. Средства были **расписаны** [Россотрудничеству](#).

Институциональные изменения

В 2022 г. в российской системе СМР произошли существенные изменения. В первую очередь, эти изменения связаны с трансформацией институциональной системы.

В России произошло обновление основного документа стратегического планирования в сфере СМР. В настоящее время МИД России **подготовил** проект указа Президента о внесении изменений в Концепцию государственной политики в сфере СМР 2014 г. Проект Концепции в настоящее время доступен для общественного ознакомления. Помимо акцента на содействие социально-экономическому развитию в тексте проекта обозначается задача наращивания собственного донорского потенциала. Срок реализации Концепции – до конца 2030 г.

Комплексный характер подхода проявляется в том, что она **затрагивает** сферу реализации 23 госпрограмм. По сути, всё это означает, что механизм управления СМР основывается на деятельности отдельных ведомств в рамках госпрограмм, за которые эти ведомства ответственны.

Концепция вводит ряд новых и системно-важных определений, таких как СМР. В частности, под СМР понимается «комплекс мероприятий, которые осуществляются органами государственной власти, коммерческими и (или) некоммерческими организациями на безвозмездной или льготной основе и имеют в качестве своей основной цели поддержку социально-экономического развития иностранного государства или урегулирование кризисных ситуаций, возникающих вследствие стихийных бедствий, техногенных катастроф, других чрезвычайных ситуаций, внутренних и (или) международных конфликтов».

Также в июле 2022 г. Постановлением Правительства России было **принято** Положение об оказании гуманитарной помощи иностранным государствам. В частности, положением было введено определение гуманитарной помощи, источники финансирования гуманитарных операций, перечень ведомств, участвующих в гуманитарных операциях.

География гуманитарной помощи и секторы

На момент проведения мониторинга, макро-данных по гуманитарной помощи, предоставленной Российской Федерацией за текущий период 2022 г., Федеральной таможенной службой предоставлено не было. Тем не менее, мониторинг открытых источников показал, что в 2022 г. Российская Федерация продолжила оказывать гуманитарную помощь различным странам мира. Традиционно гуманитарная помощь направлялась в страны Латинской Америки, Азии и Африки.

Здравоохранение. В январе 2022 г. гуманитарные поставки «Спутника Лайт» были осуществлены в **Бенин, Джибути и Тунис** - каждая страна получила по 100 тыс. доз отечественной вакцины против коронавируса. На Кубу в январе 2022 г. были **осуществлены** поставки медицинских защитных костюмов, шприцов, лекарств и других предметов медицинского назначения общим весом более 40 тонн.

В конце мая 2022 г. в Венесуэлу **прибыла** партия из 2,5 млн доз вакцины для профилактики гриппа. В общей сложности российским правительством за первые 6 месяцев 2022 г. в Венесуэлу было доставлено более 5 млн доз вакцины.

12 декабря 2022 г. Правительством России **было** **принято** решение о предоставлении Джибути в форме гумпомощи 100 тыс. доз вакцины «Спутник

Лайт", 24 термоконтейнеров, а также 100 тыс. одноразовых шприцев. На закупку и логистику выделено почти 57 млн руб.

Продовольственная безопасность. В апреле 2022 г. на Кубу **прибыл** российский гуманитарный груз пшеницы общим весом почти 20 тонн. Такой же объем продовольственной помощи в виде пшеницы до этого в марте 2022 г. **получил** Судан. Гуманитарную помощь мозамбикским детям 31 мая **привезла** делегация Совета Федерации, находившаяся с визитом в Мапуту.

Помимо работы «в поле», Россия продолжила сотрудничество с международными организациями в

продовольственной сфере. В январе 2022 г. было **объявлено** об очередном российском взносе в размере \$2 млн по линии Всемирной продовольственной программы (ВПП) ООН на реализацию программы школьного питания в Таджикистане.

Крупная гуманитарная партия российских удобрений при поддержке ВПП и российского «Уралхима» **прибыла** в Африку в 28 декабря 2022 г. 20 тыс. тонн российских удобрений были доставлены в Мозамбик и в Малави. В общей сложности компания намерена на безвозмездной основе предоставить развивающимся странам 260 тыс. тонн сложных удобрений стоимостью более \$200 млн.

Главные новости

– Тайвань **расширил** список товаров, запрещенных к экспорту в Россию и Белоруссию. Под ограничения попали отдельные виды машинного оборудования, химических веществ и спецсредств, а также нержавеющая сталь № 304 и № 316.

– Введен **запрет** на поставки российской нефти и нефтепродуктов иностранным лицам, если в контрактах предусматривается использование механизма фиксации предельной цены. При этом поставки все же могут осуществляться на основании специального решения Президента РФ.

– Согласно **указу** Президента РФ, российские поставщики природного газа могут проводить расчеты с иностранными покупателями в иностранной валюте при взыскании задолженности за поставки газа с таких покупателей или при погашении ими задолженности перед российским поставщиком.

– Страны ЕС значительно **нарастили** импорт российского СПГ - по итогам 2022 г. он должен достичь 21 млрд м³. Общемировые поставки СПГ в страны ЕС за январь–октябрь составили 105 млрд м³, в КНР - 70 млрд м³.

– Согласно данным **Bloomberg**, в 2022 г. Евросоюз импортировал из России около 220млн баррелей дизельного топлива. В рамках санкций с 5 февраля весь импорт дизеля из России в Европу будет запрещен. Как отмечает Bloomberg, главным поставщиком дизеля взамен российских поставок может стать Китай;

– **Товарооборот** Китая и России по итогам 2022 г. достиг \$190 млрд, увеличившись на 29% по сравнению с 2021 г. Китайский экспорт товаров в Россию вырос на 12,8%, до \$76,1 млрд, а импорт из России – на 43,4%, до \$114,1 млрд.

– Действующее с 1 января 2014 г. соглашение между Россией и Казахстаном о транзите нефти в Китай продлено до 1 января 2034 г.

– Минфин **пересмотрел** структуру Фонда национального благосостояния, исключив из состава валют ФНБ евро, иены и фунты стерлингов, и определив максимальную долю юаня на уровне 60%, а пропорцию по золоту - 40%.

— Малайзия **заявила**, что может прекратить экспорт пальмового масла в ЕС из-за принятого в декабре в ЕС закона о защите лесов.

Выпуск подготовлен экспертами Института международной экономики и финансов ВАЭТ:

Баева М.А., Зайцев Ю.К., Исмагилова О.Д., Казарян М.О., Кнобель А.Ю., Лощенкова А.Н., Пономарева О.В.