

Мониторинг актуальных событий в области международной торговли

№ 83

2 августа 2022 года



**ВСЕРОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ
ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ**

ИНСТИТУТ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЭКОНОМИКИ И ФИНАНСОВ

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ

Узбекистан является одной из наиболее динамично развивающихся экономик в Центральной Азии. Среднегодовой рост реального ВВП в 2017-2021 гг. составил около 5 %. Увеличение темпов роста страны во многом будет определяться ее торговой политикой. В настоящее время Узбекистан ведет активные переговоры о присоединении к ВТО, работает вместе с государствами-членами ЕАЭС над отдельными проектами Союза. **Возможное вступление в ЕАЭС несет очевидные выгоды в виде роста товарооборота с партнерами по ЕАЭС, увеличения объемов поступлений от мигрантов в результате отмены патента и роста миграционных потоков, снижения безработицы в стране.** Вместе с тем есть и определенные **риски, которые связаны в первую очередь с возможным ростом импорта как из третьих стран, так и стран ЕАЭС из-за разницы во внешних тарифах и уровнях конкурентоспособности различных отраслей ЕАЭС и Узбекистана.** Кроме того, адаптация к регулированию ЕАЭС потребует определенных затрат. Тем не менее, с большей вероятностью выгоды от вступления в ЕАЭС смогут перевесить прогнозируемые потери, особенно учитывая гибкость Союза в вопросах предоставления переходных периодов и изъятий.

Если в начале 2000-х гг. в глобальные рейтинги ведущих лизингодателей по размеру и стоимости авиапарка не входила ни одна китайская компания, то **к 2021 г. в списках 50 крупнейших управляющих компаний по количеству воздушных судов либо рыночной стоимости авиапарка уже было 15 фирм из КНР.** Китай стал абсолютным лидером среди стран мира по количеству заказов на самолеты со стороны фирм-лизингодателей, опережая традиционных лидеров в данной сфере – США и Ирландию. Ожидается, что рынок КНР продолжит играть роль драйвера развития мировой авиационной отрасли и станет мировым центром коммерческого авиационного лизинга с определяющим значением местных и региональных игроков.

Достижение углеродной нейтральности становится все более важной сферой экономической политики на национальном уровне, а также взаимодействия на международных площадках. На государственном уровне разрабатываются стратегии декарбонизации, использования возобновляемых источников энергии. В тоже время **итоговые результаты по снижению углеродного следа в промышленности зависят от успешной реализации стратегий корпоративного уровня.** Сегодня страны ЕАЭС проводят самостоятельную политику по реализации природоохранных мероприятий с различным уровнем внимания к проблемам окружающей среды. В настоящем выпуске рассматриваются основные **приоритеты стран ЕАЭС по достижению углеродной нейтральности и примеры отдельных инициатив крупных компаний, действующих на сегодняшний день.**

I. Возможности для углубления интеграции Узбекистана с ЕАЭС

ЕАЭС является ключевым торговым партнером Узбекистана, на его долю приходится 31% всего товарооборота страны (почти \$13 млрд). Следом идут Китай, Турция, ЕС, Республика Корея. ЕАЭС также является важным источником инвестиций в экономику Узбекистана. Согласно данным Правительства РФ, накопленные ПИИ только из России в экономику страны **превышают** \$10 млрд – это свыше 20% всех инвестиций. Число трудовых мигрантов из Узбекистана в Россию выросло более чем в 3 раза за 2016-2021 гг. - с 1,4 до 4,5 млн чел (это 33% от численности занятого населения). Столь внушительные результаты вызывают вопрос о том, как двигаться дальше. Один из ответов состоит в углублении интеграции с Евразийским экономическим союзом.

Текущее состояние сотрудничества ЕАЭС и Узбекистана

Узбекистан торгует товарами со странами ЕАЭС беспешинно, так как является членом Договора о зоне свободной торговли СНГ от 2011 г. Узбекистан присоединился к обновленному Договору о ЗСТ СНГ посредством Протокола о применении договора о зоне свободной торговли от 18 октября 2011 года между его сторонами и Республикой Узбекистан. Основное отличие состоит в применяемых правилах происхождения товаров, которые устанавливаются Договором о ЗСТ СНГ от 2011 г. и в Протоколе. Согласно Протоколу, Узбекистан применяет устаревшие Правила определения страны происхождения товаров от 24 сентября 1993 года. Они отличаются различной степенью детализации критериев к достаточной переработке.

За 2016-2021 гг. товарооборот Узбекистана с партнерами по ЕАЭС увеличился более чем в 2 раза – с \$6,4 до 12,8 млрд. Рост количественных объемов сопровождался значительными изменениями структуры торговли в сторону несырьевых товаров. Наибольший рост стоимостных объемов экспорта Узбекистана в ЕАЭС наблюдался для товарных групп «текстиль, текстильные изделия и обувь» (в 2,2 раза или на \$814 млн), «машины, оборудование и транспортные средства» (в 3 раза или на \$350 млн), «продовольственные товары» (в 1,5 раза или на \$180 млн). Экспорт минеральных продуктов за аналогичный период сократился более чем на 80%

или \$670 млн, а доля этой товарной группы в экспорте Узбекистана в ЕАЭС снизилась на 27 п.п. (до 4,6%). С 2020 г. в Россию и Казахстан полностью прекратились поставки природного газа из Узбекистана из-за мировой конъюнктуры и необходимости обеспечения газом внутреннего рынка. Рост импорта из ЕАЭС происходил за счет продовольственных товаров (в 3 раза или на \$1,4 млрд), металлов и изделий из них (более чем в 2 раза или на \$1 млрд), машин и оборудования (в 2,5 раза или более чем на \$740 млн).

Сегодня Узбекистан является наблюдателем ЕАЭС и подключен к проектной деятельности Союза по отдельным направлениям. К ним относятся: вопросы климатической повестки, цифровизация грузовых железнодорожных перевозок, электронная торговля, реализация проекта «Евразийский агроэкспресс». Последний проект уже реализуется и направлен на обеспечение роста поставок продовольственных товаров из Узбекистана на рынок ЕАЭС. Эта группа товаров составляет основу экспорта Узбекистана в ЕАЭС, на нее приходится почти 20% всех поставок страны на рынок Союза. Проект состоит в увеличении регулярности перевозок ж/д транспортом, а также упрощении таможенных процедур. В итоге сроки доставки товаров из Узбекистана сокращаются в 1,5 раза – до 4-7 дней.

Выгоды и риски для Узбекистана от вступления в ЕАЭС

Согласно оценкам на основе **методологии** Международного торгового центра, нереализованный потенциал поставок товаров из ЕАЭС в Узбекистан составляет около \$1 млрд. Это автомобили, электротехническое оборудование и запчасти, металлы, древесина, химическая продукция (пластмасса, изделия из резины, удобрения) и пищевая продукция. В обратном направлении нереализованный экспортный потенциал оценивается в \$0,7 млрд и складывается из продовольственной продукции, товаров текстильной промышленности, транспортных средств и химической продукции.

Оцениваемые объемы могут быть достигнуты посредством следующих мероприятий, которые наступят в случае вступления Узбекистана в ЕАЭС:

– Отмена таможенного контроля на границе ЕАЭС с Узбекистаном. Участники ВЭД ЕАЭС и Узбекистана будут освобождены от необходимости таможенного оформления и прохождения контроля на границе при поставках товаров на рынки друг друга.

– Унификация нетарифного регулирования. В ЕАЭС действует единый набор технических регламентов. Принято 52 тех. регламента, вступило в силу 43, в разработке находятся 11 тех. регламентов. В ЕАЭС установлены единые СФС-требования к продукции.

– Отмена запретов и количественных ограничений экспорта товаров для стран вне ЕАЭС. В ЕАЭС экспорт товаров осуществляются без применения запретов и количественных ограничений. Например, в отношении лесоматериалов **действует** фактический запрет на вывоз за пределы Союза, хотя внутри ЕАЭС эти товары обращаются свободно. Кроме того, Россия со странами ЕАЭС согласовывает объемы беспошлинных поставок нефти и нефтепродуктов на рынки партнеров по Союзу на основе двусторонних соглашений.

Другим важным для Узбекистана направлением является трудовая миграция. 30-40% от совокупного числа трудовых мигрантов, ежегодно прибывающих в Россию – выходцы из Узбекистана (**данные** МВД). За последние 5 лет денежные переводы узбекских мигрантов увеличились в 2 раза согласно данным ЦБ РФ. До 8% ВВП Узбекистана или \$5,5 млрд в 2021 г. составили денежные переводы физ. лиц из России в Узбекистан, это более 70% от всех поступивших в Узбекистан денежных переводов. В случае вступления Узбекистана в ЕАЭС количество трудовых мигрантов, прибывающих на российский рынок, увеличится, как и объемы денежных переводов. Это произойдет в результате отмены обязательства по оформлению патента и снятия ограничения по продолжительности периода работы (сейчас ограничена сроком патента). Для примера, после вступления Киргизии в ЕАЭС, среднегодовые объемы переводов из России в Кыргызскую Республику увеличились на 11%. Можно ожидать, что аналогичное изменение произойдет в случае Узбекистана.

Помимо преимуществ, вступление Узбекистана в ЕАЭС формирует определенные риски для экономики страны.

Во-первых, при вступлении в Союз Узбекистан будет должен привести свой внешний тариф в соответствии с действующим внешним тарифом ЕАЭС. Размер средневзвешенного тарифа в Республике Узбекистан составляет 4,7% (средний тариф – 12,7%), в ЕАЭС – 3,6% (средний тариф – 6,6%). Республика Узбекистан не является членом ВТО, но предоставляет РНБ 47 странам (включая ЕС, США, Японию, Корею и т.д.). Для остальных применяются тарифы, увеличенные вдвое. Наибольшие различия во внешних тарифах с ЕАЭС (ставки 20-30%, 30% и выше) сосредоточены в группах продовольственных товаров, текстиле и изделиях из него, продукции машиностроения и транспортных средствах. Для сравнения, более 74% тарифных линий ЕАЭС не превышают 10%, для Узбекистана – только 45% тарифных линий. Доля тарифов ЕАЭС величиной более 20% едва превышает 1% от всех тарифных линий, в Узбекистане доля таких тарифов составляет более 30%. В рамках переговорного процесса о присоединении к ВТО Узбекистан постепенно снижает тарифы. Например, с 21.02.2022 г. импортные тарифы на товарную позицию 8703 (легковые авто) **были снижены** в 2 раза. С 1 января 2021 г. Узбекистан отменил акцизы почти на все импортные товары¹ (кроме табака и алкоголя). Тем не менее, даже несмотря на такие шаги, различия остаются значительными. Таким образом, можно ожидать, что в случае вступления Узбекистана в ЕАЭС, может возрасти импорт товаров из третьих стран, в отношении которого применялись более высокие тарифы, чем в ЕАЭС. С другой стороны, в ЕАЭС уже есть опыт, когда внешний тариф различался. Это ситуация, когда Казахстан присоединился к ВТО и был вынужден снизить тарифы на большое количество позиций (более 3 тыс. тарифных линий).

Во-вторых, есть опасения, что отдельные отрасли Узбекистана сократят выпуск в результате вступления в ЕАЭС. К таким отраслям можно отнести пищевую промышленность и металлургию, которые более конкурентоспособны в странах Союза. Для этих отраслей нужно предусмотреть переходные периоды и временные изъятия из ЕТТ ЕАЭС.

В-третьих, адаптация к нетарифному регулированию ЕАЭС потребует затрат для перехода на регламенты Союза. В частности, потребуется модернизировать испытательные лаборатории (центры) Узбекистана, чтобы они могли пройти аккредитацию и быть включенными в Единый реестр органов

¹ Акцизы применялись только в отношении импорта. К примеру, на продовольственные товары, легковые авто и т.д. То есть те товары, которые Узбекистан производил сам.

по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза. Стоимость адаптации к техрегламентам ЕАЭС, узбекская сторона оценивает в десятки млн долларов для отдельных отраслей. Например, Центр экономических исследований и реформ РУз [оценивает](#) стоимость адаптации к техрегламентам ЕАЭС в сфере железнодорожного транспорта в \$10-30 млн. С другой стороны, оцениваемые затраты с большой вероятностью окажутся ниже прогнозируемых выгод.

Выводы

Узбекистан является одной из наиболее динамично развивающихся экономик в Центральной Азии. Среднегодовой рост реального ВВП в 2017-2021 гг. составил около 5%. Положительная динамика сохраняется и в этом году, за первый квартал 2022 г. к аналогичному периоду 2021 г. рост реального ВВП составил 5,8%. Увеличение темпов роста страны во многом будет определяться ее торговой

политикой. В настоящее время Узбекистан ведет активные переговоры о присоединении к ВТО, работает вместе с государствами членами ЕАЭС над отдельными проектами Союза.

Возможное вступление в ЕАЭС несет очевидные выгоды в виде роста товарооборота с партнерами по ЕАЭС, увеличения объемов денежных поступлений от мигрантов в результате отмены патента и роста миграционных потоков, снижения безработицы. Вместе с тем есть и определенные риски, которые связаны в первую очередь с возможным ростом импорта как из третьих стран, так и стран ЕАЭС. Кроме того, адаптация к регулированию ЕАЭС потребует определенных затрат. Тем не менее, с большей вероятностью выгоды от вступления в ЕАЭС смогут перевесить прогнозируемые потери, особенно учитывая гибкость Союза в предоставлении переходных периодов и изъятий.

II. Авиализинг: положение китайских компаний

Авиационный лизинг представляет собой финансовую модель, предусматривающую долгосрочную аренду воздушного судна (с дальнейшим правом его выкупа в собственность или без него) авиакомпанией / оператором самолетов у другой авиакомпании или у лизинговой компании. Использование лизинга вместо покупки воздушных судов как правило обусловлено меньшим уровнем капиталовложений, большей гибкостью, меньшей уязвимостью лизингополучателя к колебаниям рынка и глобальным неопределенностям, возможностью вернуть самолет в случае неуплаты.

Объем мирового рынка авиализинга **оценивается** в \$168 млрд по данным на 2021 г.

Китай принадлежит к странам, которые вносят основной вклад в развитие авиационной отрасли в мире, в том числе благодаря росту ВВП на душу населения и ускорению темпов роста спроса на внутренние авиаперевозки. Ожидается, что в ближайшие годы на китайском авиационном рынке продолжится значительный рост – это связано с амбициозными планами крупнейших китайских авиакомпаний по созданию флота и укреплению своих позиций на мировом рынке. Национальная стратегия Китая предусматривает построение глобальной авиационной отрасли.

В 2007 г. в КНР были смягчены ограничения на зарубежную собственность при создании совместных предприятий с местными перевозчиками. Китайским банкам разрешили создавать лизинговые подразделения. К 2020 г. в КНР **было** уже более 7 тыс. банков – лизингодателей.

Таким образом, китайский рынок лизинга сформировался за последние 15 лет. При этом наибольший рост спроса на авиационный лизинг со стороны китайских компаний **наблюдался** после 2011 г.

В 2008 г. на китайский капитал приходилось лишь около 5% рынка авиационного финансирования.

Однако с течением времени ситуация на мировом рынке лизинга воздушных судов существенно изменилась. Быстрые темпы роста лизинговой отрасли в КНР за последние 10 лет стали следствием благоприятной регуляторной среды и государственной поддержки отрасли.

В настоящее время Китай является абсолютным лидером среди стран мира по количеству заказов на самолеты со стороны фирм-лизингодателей, опережая традиционных лидеров в данной сфере, США и Ирландию². Так, по данным на июнь 2021 г. на КНР пришлось 39% всех заказанных лизингодателями воздушных судов (1100 из 2821). Китайские компании **заказали** новые самолеты почти на \$57,5 млрд, чтобы удовлетворить растущий спрос на внутреннем рынке. Это составило почти 37% общей стоимости заказанных воздушных судов лизингодателями в мире.

Если в начале 2000-х гг. в глобальные рейтинги ведущих лизингодателей по размеру и стоимости авиапарка не **входила** ни одна китайская компания, то к 2017 г. в топ-50 лизингодателей мира уже было 9 компаний КНР. Ко II кварталу 2020 г. их стало уже 13, тем самым китайские фирмы, сдающие в аренду самолеты, **обогнали** США по количеству фирм в рейтинге крупнейших арендодателей самолетов (с их 12 компаниями). По стоимости портфеля и размеру авиационного парка на основанные в Китае компании приходилось соответственно 19% и 15% суммарных показателей всех компаний топ-50 – таким образом, КНР уступал лидерам – лизингодателям из Ирландии по общей стоимости портфеля (с долей в 35%) и США – по размеру авиапарка (36%).

В топ-50 управляющих компаний по количеству воздушных судов либо рыночной стоимости авиапарка в 2021 г. вошли 15 китайских компаний (см. таблицу ниже).

² Leasing Top 50 2021, Air Finance Journal, November/December 2021.

Компании Китая в рейтингах топ-50 крупнейших лизинговых компаний мира по количеству воздушных судов либо рыночной стоимости авиапарка 2021 г.

Лизинговая компания	Юрисдикция ведения деятельности	Количество самолетов	Стоимость (млн \$)
Avolon	Ирландия	570	18291
BOC Aviation	Сингапур	396	15966
CCB Leasing	Ирландия	93	3461
CDB Aviation	Ирландия	239	7877
Goshawk	Ирландия	182	5947
ICBC Leasing	Китай	393	13738
Bocomm Leasing	Китай	258	8829
China Aircraft Leasing Company (CALC)	Гонконг	138	4148
CMB Financial Leasing	Китай	129	4682
Standard Chartered Bank	Гонконг	129	3712
ABC Financial Leasing	Китай	68	2532
Minsheng Financial Leasing	Ирландия	67	1479
Avic Leasing	Китай	н/д	1364
Everbright Financial Leasing	Китай	н/д	1344
SPDB Financial Leasing	Китай	н/д	1336

Источник: составлено на основе Leasing Top 50 2021// Air Finance Journal November/December 2021 и данных компаний.

Расположение штаб-квартир в Ирландии (реже – в Гонконге и Сингапуре) является типичным для лизинговых компаний всего мира. Это обусловлено стремлением к минимизации налоговых издержек и рисков.

Крупнейшей лизинговой компанией Китая по количеству самолетов является Avolon – в мировом рейтинге она занимает третью строчку после ирландских Gecas и Aercap. Фирма была основана в 2010 г. Китайской Bohai Leasing Co. принадлежит 70% компании, остальные 30% - американо-японской ORIX Aviation Systems. Доход Avolon от авиационного лизинга составил в 2021 г. более \$2,1 млрд.

Основанная 13 лет назад компания ICBC Leasing сейчас занимает шестое место в мире среди крупнейших лизингодателей самолетов.

Китайские компании все чаще прибегают к сделкам по поглощению других фирм с целью расширения собственного бизнеса.

Международная компания BOC Aviation была основана в Сингапуре и ранее называлась Singarore Aircraft Leasing Enterprise. В 2006 г. фирма была приобретена одним из крупнейших банков в мире – Bank of China (BOC). BOC Aviation занимает восьмое место в глобальном рейтинге управляющих компаний по количеству воздушных судов. Портфель самолетов компании оценивается в настоящее время в \$14,5 млрд. BOC Aviation котируется на Гонконгской фондовой бирже, головной банк обеспечивает лишь 10% финансовых потребностей компании. В

2020 г. BOC Aviation получила от сдачи в аренду своих самолетов более \$1,7 млрд.

CDB Aviation – на 100% принадлежит China Development Bank Financial Leasing. Компания владеет 368 воздушными судами – ее клиентами являются 64 лизингополучателя в 38 странах. CDB Aviation входит в топ-10 крупнейших лизингодателей региональных самолетов в мире.

AVIC International Leasing значительно увеличила свой портфель воздушных судов за последний год – в 2022 г. он оценивается в \$6 млрд.

В лизинге самолетов КНР 14% дохода приходится на ирландские компании. Особенностью китайского рынка является специализация компаний на финансовом лизинге самолетов.¹

Китайские лизингодатели широко представлены на международном рынке. При этом регионы – лидеры по количеству самолетов, арендованных у крупнейших китайских компаний, различаются. Так, Avolon предоставляет наибольшее количество самолетов в лизинг Европе (91) и Юго-Восточной Азии (90); в то время как BOC Aviation и ICBC Leasing – в первую очередь ориентированы на Китай (100 и 196 воздушных судов соответственно).

Среди 8 крупнейших лизингополучателей компании BOC Aviation – российская авиакомпания «Победа» (8 самолетов в лизинге), у ICBC Leasing – «Аэрофлот» (соответственно 12). Суммарно BOC Aviation предоставил в лизинг российским авиакомпаниям

¹ Финансовый лизинг предполагает долгосрочное соглашение (10–20 лет) об использовании самолета с последующим правом его выкупа по остаточной стоимости у лизинговой компании по-

сле окончания срока договора лизинга (в отличие от операционного лизинга, где переход права собственности не предусмотрен).

18 воздушных судов балансовой стоимостью \$935 млн.

На Китай¹ приходится суммарно 1544 арендованных воздушных средства – по данному показателю страна уступает только Европе и Северной Америке. Среди 20 компаний – крупнейших арендаторов воздушных судов в мире – представлены 4 китайские фирмы:

- China Southern (192 самолета);
- Air China (129);
- Hainan Airlines (125);
- China Eastern (92).

В сравнении с китайским опытом, российский рынок авиационного лизинга развит в гораздо меньшей степени – на российском рынке лизинга самолетов доминируют иностранные компании, в портфеле российских лизинговых компаний большую долю составляют самолёты западного производства.

Выводы

Китай является одним из ключевых рынков для лизинга коммерческих самолетов, как в Азиатско-Тихоокеанском регионе, так и во всем мире. Китайские фирмы – лизингодатели занимают лидирующие позиции на мировом рынке. На КНР пришлось больше трети всех новых самолетов, заказанных для мирового парка авиализинга в прошлом году.

Прогнозируется, что мировой рынок лизинга самолётов достигнет более чем \$247 млрд к 2026 г. при среднегодовом темпе роста на уровне 8% за период с 2022 по 2026 гг. Сильные позиции на рынке китайских лизингодателей будут одним из основных драйверов этой динамики. Ожидается, что Китай станет мировым центром коммерческого авиационного лизинга с определяющей ролью местных и региональных игроков и простотой регулирования авиационной деятельности.

¹ Вместе с Гонконгом, Макао и Тайванем.

III. Меры компаний ЕАЭС по декарбонизации

С целью снижения негативных эффектов воздействия на окружающую среду антропогенных факторов, лидеры 195 стран подписали Парижское соглашение в сфере борьбы с изменением климата, вступившее в силу в ноябре 2016 г. 186 стран ратифицировали его.

В число стран, принявших обязательства по сокращению углеродного следа, входят и страны ЕАЭС, каждая из которых установила свои целевые показатели. Армения поставила цель достичь углеродной нейтральности к 2050 г., Россия и Казахстан к 2060 г., данные по Беларуси и Кыргызстану отсутствуют, но установлены целевые показатели по снижению выбросов¹.

Рассмотрим основные приоритеты стран ЕАЭС в политике декарбонизации и некоторые примеры внедрения мер по снижению углеродного следа, принимаемых компаниями, происходящими из стран ЕАЭС.

Армения

Исходя из особенностей природных условий, приоритетом Армении является использование возобновляемых источников энергии (ВИЭ). К 2030 г. Армения рассчитывает увеличить долю солнечной энергетики до 15% в общем объёме энергогенерации.

Примеры участия крупного бизнеса Армении в климатических проектах обнаружить нелегко. Чистые технологии являются, как правило, либо «местным» решением и приживаются на уровне небольшой территории (к примеру, села), либо воплощаются силами и средствами инициативных групп, фермеров, предпринимателей. Прослеживается зависимость проектов зеленой энергетики от иностранных инвестиций, включая финансирование со стороны ООН и ЕС.

Одной из экологических инициатив, реализованных местными энтузиастами при поддержке Программы развития ООН (UNDP), стал конвейер для производства топливных брикетов из соломы, отрубей пшеницы и ячменя, доступных в горных лугах в с. Мец Парни. Согласно расчетам, 1 т соломенных брикетов заменяет 4 т дров. Аналогичный проект запустили в селе Зораван, планируется открыть еще два цеха в стране. Финансовую помощь обещало

оказать правительство, которое совместно с немецким банком KfW реализует программу поддержки сел в лесной местности при условии сохранения лесных массивов страны.

Другая инициатива BioRuralHeating, реализованная в рамках программы EU4Energy по продвижению устойчивого энергообеспечения в странах Восточного партнёрства, позволила наладить отопление в шести сельских общинах Армении на основе энергии биомассы. Инновационный центр «Барва» создал экспериментальную теплицу, которая отапливалась синтез-газом, что позволяло получать урожай практически круглый год.

Инфраструктура по сжиганию биомассы прижилась не везде. Например, в селе Памбак жители отказались от централизованного биогазового теплоснабжения и продолжили использовать для отопления кизяк (высушенный прессованный навоз). На создание биогазовой установки согласился лишь один фермер, которому пришлось взять на себя значительную долю расходов.

В 2008 – 2014 гг. на базе Лусакертской птицефабрики работала Лусакертская биогазовая станция, которая производила биогаз путем переработки отходов птицеводства. Проект привлек инвесторов из Дании и Норвегии. Он должен был окупиться за счёт продажи электроэнергии и удобрений. Дополнительным источником финансирования должно было стать сотрудничество с европейскими компаниями, которые могли представить свои инвестиции в зелёную энергетику Армении как вклад в сокращение эмиссии CO₂ и получить преимущество в рамках Системы торговли квотами ЕС. Однако некоторое время спустя станция лишилась налоговых льгот и столкнулась с дефицитом сырья. В итоге энергия биогаза стала использоваться лишь для покрытия собственных нужд фабрики, которая сейчас переживает не лучшие времена. Перезапуск оценивается в 150 млн драмов (21,5 млн руб.).

Беларусь

Более половины выбросов загрязняющих веществ в стране – это результат работы транспортного сектора. Поэтому Беларусь заинтересована в развитии и популяризации электротранспорта и в создании

¹ Более подробно о климатической повестке в странах ЕАЭС мы писали в выпуске 73 Мониторинга.

для него специальной инфраструктуры – государственной зарядной сети для электромобилей.

Организовано сборочное производство электромобилей Zotye (Китай) на площадке **белорусско-британского предприятия «Юнисон»** для последующей реализации в странах СНГ. К производству электробусов **привлечены Управляющая компания холдинга «Белкоммунмаш»** (внешний рынок) и **Минский автомобильный завод** (внутренний рынок).

Продолжается работа по электрификации пассажирского транспорта, предпринимаются попытки перевести на электричество грузовой транспорт. Так, **Минский автомобильный завод (МАЗ) разработал** первый электрогрузовик, а **Белорусский автомобильный завод (БелАЗ) представил** электросамосвал – карьерный самосвал, работающий на аккумуляторной батарее.

Белорусский металлургический завод (БМЗ) осуществляет мониторинг выбросов и сбросов вредных веществ. А предприятие **MAV**, национальный производитель лакокрасочных материалов, выстраивает свою экологическую стратегию по европейским стандартам. Предприятие **производит** ресурсосберегающие материалы, позволяющие сократить нагрев зданий и работу кондиционеров, а следовательно, и расход электроэнергии.

«**Брестжилстрой**», национальный лидер строительной индустрии, стремится зарекомендовать себя в сфере энергоэффективного строительства внутри страны и за рубежом. Предприятие **участвует** в проектах по возведению электродомов, электрическая мощность которых превышает расчетную электрическую мощность аналогичного дома с газоснабжением и тепловой сетью более чем в 5 раз, а аналогичного дома с электроплитами и тепловой сетью – почти в 4 раза.

Казахстан

Казахстан является единственной страной ЕАЭС, в которой с 2013 г. действует система квот на выбросы парниковых газов. Система действует в шести отраслях промышленности: электроэнергетической, нефтегазовой, горнодобывающей, металлургической, химической и обрабатывающей (производство стройматериалов, включая цемент, известь, гипс, кирпич). Приоритетными отраслями являются ВИЭ и водородная энергетика.

Инициативы государства поддерживаются и предпринимателями. Например, ведущая нефтегазовая компания Казахстана «**КазМунайГаз**» (КМГ) поставила перед собой цель снизить выбросы CO₂ на

15% к 2031 г. от уровня 2019 г., что составляет порядка 1,6 млн т/год CO₂. КМГ также приступил к изучению перспектив по производству водорода. В компании действует Программа низкоуглеродного развития.

Горнодобывающие компании, играющие важную роль в экономике не только своей страны, но и региона ЕАЭС также уделяют внимание вопросам климатической повестки. Например, «**КАЗ Минералс**», специализирующаяся на разработке месторождений меди в Казахстане, Киргизии, России, освещает такие вопросы, как энергоэффективность, изменение климата, сохранение водных ресурсов, обращение с отходами, восстановление земель. Компания участвует в системе торговли квотами на выбросы CO₂. Снижение удельных выбросов углекислого газа достигнуто за счет перехода к современной горной добыче открытым способом и использования новейшей техники, позволяющей сократить потребление топлива, а также уменьшить удельное энергопотребление и выбросы CO₂ на единицу переработанной руды.

Финансовую поддержку низкоуглеродным программам Казахстана оказывают Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Азиатский банк развития (АБИ), Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Зелёный климатический фонд, Фонд чистых технологий.

Кыргызстан

По состоянию на 2019 г. на Кыргызстан приходилась наибольшая доля объемов электроэнергии, генерируемой с использованием ВИЭ в ЕАЭС (93 % всей генерируемой энергии в стране). Одновременно отмечается слабая газификация страны и большая загазованность в г. Бишкеке. Приоритетными направлениями развития являются гидро- и солнечная энергетика, а также развитие электро-транспорта для снижения уровня выбросов автотранспортом.

Золотодобывающая компания «**Кумтор Голд Компани**» принимает на себя обязательства по мониторингу окружающей среды, управлению цианидами и отходами, сохранению биоразнообразия, регулированию выбросов вредных веществ в атмосферу (в т.ч. парниковых газов), потреблению и очистке воды. Не имея возможности сократить потребление топлива и бензина непосредственно в горнодобывающем производстве, компания старается в других направлениях своей работы по максимуму использовать электричество, которое получает благодаря ВИЭ.

Россия

В последние годы вопросы климатической повестки получают большое внимание представителей всех общественных кругов и руководства страны. Это нашло отражение в разработке и внедрении комплексных программ по достижению углеродной нейтральности, как со стороны государства, так и со стороны бизнеса. Примечательно, что Россия является экологическим «донором» планеты. Мы больше поглощаем CO₂, чем выбрасываем.

Согласно новому законодательству, среди российских компаний будет выделен круг «регулируемых организаций», чья хозяйственная деятельность сопровождается выбросами парниковых газов мас-сой:

- от 150 тыс. тонн CO₂ в год до 01.01.24 г.;
- от 50 тыс. тонн CO₂ в год с 01.01.24 г.;

В обязанность регулируемых организаций будет входить ежегодная подача отчёта о выбросах парниковых газов в результате их хозяйственной деятельности.

В период 01.01.20 – 31.12.24 в 12 промышленных центрах России проводится эксперимент по квотированию выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух. В Сахалинской области планируется тестирование первой в России региональной системы международной торговли углеродными единицами.

В России активно развиваются все направления по снижению углеродного следа, при поддержке многих крупнейших компаний страны (в том числе горнодобывающего, нефтегазового и энергетического секторов).

В августе 2018 г. АО «Концерн Росэнергоатом» заключило контракт с АО «ОКБМ Африкантова» на обоснование разработки проектных предложений по энергоэффективному и экологически чистому промышленному производству водорода на атомных энерготехнологических станциях (АЭС). Сооружение головной АЭС может быть завершено к 2030 г.

Россия первая в мире произвела и осуществила запуск плавучих атомных электростанций «Академик Ломоносов», позволяющих использовать чистую энергию в условиях Крайнего Севера.

Прорабатываются проекты гибридных электростанций, позволяющих использовать ВИЭ в условиях переменной российской погоды. Есть достижения и в сфере солнечной энергетики - в 2022 г. инженеры «Сколтеха» и Института проблем химической физики РАН и МГУ им. М. В. Ломоносова представили полностью неорганические тонкие и гибкие перовскитные солнечные батареи, обладающие высокой энергоэффективностью и отличающиеся повышенной экологичностью производства. За счет особенностей материала, данные панели возможно устанавливать практически повсеместно.

РУСАЛ также находится в авангарде процессов снижения углеродного следа российской промышленности. Компания предлагает клиентам особую линейку продуктов из сертифицированного низкоуглеродного алюминия (серия «ALLOW») при его производстве освобождается менее 4 тонн CO₂ эквивалента на тонну алюминия. Компания планирует использовать до 95 % электроэнергии, получаемой с гидроэлектростанций к 2025 г.

Строятся и новые производственные комплексы полного цикла на основе «зеленых» технологий. Например, в г. Выксе, компания «Эколант» начала строительство первого крупного металлургического комплекса по «зеленым» технологиям России, стоимостью 150 млрд руб.

Подводя итоги, можно сказать, что климатическая повестка стран ЕАЭС разнородна. В целом наблюдается общий интерес стран к использованию ВИЭ, переходу на низкоуглеродное производство и потребление, внедряются новые соответствующие стандарты. Необходима координация действий стран ЕАЭС по климатической повестке, которая позволила бы оптимизировать «зеленые» цепочки поставок за счет использования преимуществ каждой страны и имеющихся технологических наработок.

Главные новости

- По [данным](#) Секретариата ВТО, с начала военной операции на Украине 30 стран-членов и наблюдателей приняли суммарно 55 мер, запрещающих или ограничивающих экспорт продовольствия, кормов, топлива и удобрений, из которых до сих пор действует 40 мер. В связи с конфликтом в Украине было введено в действие 32 экспортных ограничения (оцениваются в \$69,6 млрд) и 18 мер содействия импорту (\$38,3 млрд соответственно).
- Подписано соглашение по вывозу зерна из украинских портов. В Стамбуле [создан](#) Совместный координационный центр для мониторинга реализации Черноморской инициативы. Инспекции судов в украинских портах будут проводить представители России, Украины, Турции и ООН.
- ЕС принял [седьмой](#) пакет санкций против России. Все действующие ограничения продлеваются до конца 2023 г. Среди новых ограничительных мер запрет на импорт российского золота, расширение перечня товаров и технологий двойного назначения в рамках экспортного контроля, поставки которых запрещены в РФ.
- Некоторые санкции ЕС в отношении России в финансовом секторе, в сфере энергетики и авиации были уточнены и [смягчены](#).
- Россия расширила список недружественных стран и [включила](#) острова Гернси и Мэн, Багамы, Грецию, Данию, Словению, Хорватию и Словакию.
- "Газпром" [остановит](#) работу еще одной турбины "Северного потока" из-за ремонтных работ. Прокачка по газопроводу упадет в два раза по сравнению с текущими объемами.
- Страны ЕС [договорились](#) снизить потребление газа с августа 2022 г. по март 2023 г. на 15% по сравнению со средним уровнем потребления за последние 5 лет. Мера направлена на экономию газа для подготовки к возможным перебоям с поставками из России.
- ЕС и Азербайджан подписали [меморандум](#) об энергетическом сотрудничестве. Стороны договорились увеличить мощность Южного газового коридора в 2 раза.
- Начало строительства магистрального газопровода "Сила Сибири – 2" из России в Китай [запланировано](#) на 2024 г. Согласно заявлению премьер-министра Монголии, проведение технико-экономического обоснования проекта уже завершено. Планируется, что Монголия будет получать транзитные сборы с "Силы Сибири – 2".
- Иранская валютная [биржа](#) запустила торги парой иранский риал/рубль.
- Киргизия и Россия полностью [перешли](#) на расчеты в рублях по основным видам товаров.
- Великобритания и Израиль начинают [переговоры](#) о продвинутом преференциальном соглашении. Страны намерены расширить взаимную торговлю услугами до £78 млн. и увеличить инвестиции в цифровую экономику и инновации.

Выпуск подготовлен экспертами Института международной экономики и финансов ВАВТ:

Исмагилова О. Д., Кнобель А.Ю., Латыпова Ю.Р., Пономарева О.В., Пыжиков Н. С., Хаджи К.Р.