

# Евразийская экономическая интеграция

Научно-аналитический журнал  
№2 (3), май 2009

---

Выходит ежеквартально с октября 2008 г.

## **Учредитель:**

Евразийский банк развития

## **Адрес:** Республика Казахстан

050000, г. Алматы, ул. Панфилова, 98;  
тел.: +7 (727) 244 40 44, вн. 6040 и 6146;  
факс: +7 (727) 244 65 70, 291 42 63;  
e-mail: editor@eabr.org, <http://www.eabr.org>

## **Редакционная коллегия:**

Е. Ю. Винокуров, главный редактор, ЕАБР  
М. Ю. Головнин, к. э. н., Институт экономики РАН  
Г. А. Имамниязова, литературный редактор, ЕАБР  
А. М. Либман, к. э. н., Институт экономики РАН

## **Редакционный совет:**

С. Б. Байзаков, Институт экономических исследований МЭБП РК  
Л. Б. Вардомский, Институт экономики РАН  
В. М. Геец, академик НАН Украины,  
Институт экономического прогнозирования НАН  
Р. С. Гринберг, член-корр. РАН, Институт экономики РАН  
И. С. Королев, член-корр. РАН, ИМЭМО РАН  
В. А. Ясинский, ЕАБР  
J. Linn, Brookings Institute  
M. Emerson, Centre for European Policy Studies  
L. Van Langenhove, United Nations University  
Liu Huaqin, Chinese Academy of International Trade and Economic  
Cooperation  
K. Malfliet, Catholic University of Leuven  
I. Samson, University of Grenoble II

## **Координатор выпуска:**

Г. А. Имамниязова, ЕАБР

## **Верстка и подготовка к печати:**

Издательская компания «RUAN»

## **Тираж:** 500 экземпляров

Журнал также распространяется по электронной подписке (editor@eabr.org).

Архив журнала доступен на сайте ЕАБР <http://www.eabr.org/rus/publications/Journal/>

При перепечатке, микрофильмировании и других формах копирования статей ссылка на журнал обязательна. Точка зрения авторов статей не отражает позицию Евразийского банка развития и может не совпадать с мнением редакционной коллегии журнала.

Колонка редактора	3
<u>Информационно-аналитические материалы</u>	
Хроника региональной интеграции за I квартал 2009 года	5
Н. В. Максимчук	
<u>Статьи</u>	
Опыт региональных организаций экономического сотрудничества: уроки для Центральной Азии	42
Й. Ф. Линн, О. Пидуфала	
Интегрирующееся региональное пространство: дополнительные возможности экономического роста	68
А. М. Либман, Л. З. Зевин	
Региональная торговля и торговая интеграция СНГ	89
И. П. Гурова	
Взаимодействие с КНР как средство модернизации экономики стран ЕврАзЭС	102
А. И. Салицкий, В. В. Таций	
<u>Практика интеграции</u>	
ЕврАзЭС: транспортный обмен и позиционные составляющие	111
Ю. А. Щербанин	
Основные проблемы и перспективы интеграционного сотрудничества государств СНГ в области транспорта	119
Г. Г. Рахматулина	
Транзитный потенциал ЕврАзЭС и региональная транспортная интеграция	130
М. А. Джадралиев	
Взаимные инвестиции в банковском секторе СНГ	141
Е. Ю. Винокуров	
Информация для авторов	148

## Колонка редактора

Глобальный кризис спровоцировал изменение мировой политической и финансово-экономической архитектуры. Отдельные элементы ее перестройки уже видны. В частности, начат процесс институционализации G20, отражающий процесс усиления развивающихся стран и изменения баланса мировой экономики. Происходит усиление роли МВФ, муссируется идея мировой резервной валюты на основе SDR Международного валютного фонда. Вероятно возникновение нового глобального финансового регулятора.

На уровне региональной интеграции постсоветского пространства качественных изменений значительно меньше. Отметим двустороннюю помощь, которую Россия оказывает своим соседям (в частности, Армении, Беларуси и Кыргызстану), а также переговоры о создании Антикризисного фонда ЕврАзЭС, призванного стать инструментом финансовой стабилизации и поощрения торгово-экономического взаимодействия стран Содружества. В огне кризиса страны прибегают к протекционистским мерам, направленным на защиту внутренних рынков. Есть опасения, что кризис не подтолкнет страны СНГ и ЕврАзЭС к качественному обновлению параметров сотрудничества и более эффективному использованию потенциала интеграции.

Уже в 2008 году отмечено замедление темпов роста взаимной торговли. Таблица ниже показывает торговый оборот стран ЕврАзЭС, отличающихся наиболее высоким уровнем торгово-экономического сотрудничества на постсоветском пространстве. Так, торговля России с Казахстаном выросла на 31% в 2006 году, 29% в 2007-м и 19% в 2008 году. 2009 год может стать первым годом этой декады, когда объем взаимной торговли снизится. Об этом говорят и предварительные данные по январю-февралю, показывающие снижение товарооборота между РФ и РК на 43% к соответствующим месяцам 2008 года. При этом вдвое сократился экспорт из РФ в РК, в котором велика доля потребительских товаров и машиностроительной продукции.

Негативным тенденциям должна быть противопоставлена более глубокая экономическая интеграция. Прорывом может стать создание Таможенного союза Беларуси, Казахстана и России. Помимо этого, необходима планомерная работа по устранению многочисленных нефизических барьеров в торговле товарами и услугами, что не требует значительных финансовых вливаний и, таким образом, вполне возможно в условиях жестких бюджетных ограничений. Есть возможность совершить рывок, который позволит национальным экономикам евразийских соседей стать конкурентоспособнее и развиваться быстрее.

В этом номере журнала Вы найдете подборку статей, посвященных различным проблемам региональной экономической интеграции. В рубрике «Практика интеграции» публикуются статьи прикладного характера, содержащие предложения по конкретным проблемам, имеющим ярко

выраженный трансграничный аспект. В номере традиционно публикуется ежеквартальная Хроника интеграционных процессов. На этот раз она предваряет остальные материалы номера.

При отборе статей мы исходим из того, что сиюминутные «горящие» задачи не отрицают планомерного, систематического анализа интеграционных процессов. Напротив, глубокий анализ так теоретического, так и практического плана представляет сейчас особую ценность.

Большой интерес представляет статья Александра Либмана и Леона Зевина «Интегрирующееся региональное пространство: дополнительные возможности экономического роста», в которой рассматривается воздействие масштабов экономического пространства на динамику экономического роста. Авторы выделяют шесть основных моделей экономического пространства, в той или иной форме реализующихся в различных регионах мира, в том числе и на постсоветском пространстве. Эти модели могут служить одной из концептуальных основ анализа региональной евразийской интеграции.

Ключевой для данного номера «Евразийской экономической интеграции» также является статья Йоханнеса Линна и Оксаны Пидуфала «Опыт региональной организаций экономического сотрудничества: уроки для Центральной Азии». В материале дан обзор опыта интеграционных организаций с фокусом на других регионах. На этой основе авторы, обладающие богатым опытом в сфере экономической интеграции, формулируют ряд «уроков» прикладного характера. В частности, авторы считают, что для успешной интеграции требуется региональный лидер; необходимо обеспечивать контролируемость членства в региональной организации, исходя из общей географии и общих региональных интересов; необходимо по мере возможности избегать эффекта «spaghetti bowl» – принятия множества дублирующих друг друга преференциальных торговых соглашений, усложняющих торговые отношения.

Особо выделяю вывод, подчеркивающий необходимость развития приоритетных торгово-транспортных коридоров и привязке инвестиций в транспортный сектор к деятельности по стимулированию развития транспорта и торговли. Всецело разделяя этот тезис, мы публикуем целый блок статей, посвященных одной из приоритетных тем регионального экономического сотрудничества – транспортной инфраструктуре. Теме транспортных коридоров и интеграционного взаимодействия в области транспорта посвящены статьи Юрия Щербанина, Мурата Джадралиева и Гульнур Рахматулиной.

Пользуясь случаем, приглашаю авторов «интеграционщиков» к сотрудничеству! Мы ждем от Вас как научные статьи, соответствующие академическим стандартам, так и прикладные исследования интеграционной направленности в раздел «Практика интеграции», а также рецензии на монографии.

**Евгений ВИНОКУРОВ,**  
главный редактор журнала

# Хроника региональной интеграции за I квартал 2009 года

Наталья Викторовна Максимчук

Главный специалист отдела экономического анализа и консалтинга, Аналитическое управление, ЕАБР. Степень магистра в области бизнес администрирования Школы бизнеса Университета Астона (Великобритания). Более 10 лет опыта работы в системе организации ООН со специализацией в области эффективного государственного управления, регионального сотрудничества в Центральной Азии, координации внешней помощи на цели развития. Электронная почта: maqsimchuk\_nv@eabr.org

## Новости региональных организаций

### *Исполком СНГ – Экономический Совет*

*14 января 2009 г.*

В Москве состоялось очередное заседание Комиссии по экономическим вопросам при Экономическом совете СНГ. На заседании рассмотрен вопрос о практике применения государствами-участниками СНГ ограничений во взаимной торговле и предложениях по их поэтапной отмене. Решено внести в установленном порядке доработанный проект документа на рассмотрение Экономического совета СНГ.

Был обсужден также проект Решения Совета глав правительств СНГ о плане совместных работ по созданию Единой системы учета граждан третьих государств и лиц без гражданства, въезжающих на территории государств-участников Содружества.

16 января состоялось совещание по итогам работы в сфере экономического и финансового сотрудничества в 2008 году и перспективах на 2009 год. С докладом по данному вопросу выступил председатель Исполнительного комитета – Исполнительный секретарь СНГ Сергей Лебедев. Он отметил, что прошедший год был ознаменован принятием важнейших документов, включая Стратегию экономического развития СНГ до 2020 года, приоритетные направления сотрудничества государств-участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, комплекс совместных мер по повышению продовольственной безопасности.

В связи с тем, что транспортная сфера была обозначена как приоритетная в 2008 году, был принят ряд документов, направленных на укрепление взаимодействия в этой области, улучшение транспортного сообщения между государствами, создание транзитных коридоров. В 2009 году ключевыми задачами являются:

чевой сферой взаимодействия стран Содружества определена область энергетики.

Значительное внимание уделено сотрудничеству в области финансов, что обусловлено мировым экономическим кризисом, распространившимся и на страны СНГ. Говоря о перспективах на 2009 год, Лебедев подчеркнул, что принятые в 2008 году базовые документы определяют дальнейшее экономическое развитие Содружества. Для их реализации в 2009 году предстоит разработать конкретные планы и принять меры по их выполнению.

*Аналитический отдел Информационно-аналитического  
департамента СНГ*

### **Заседание правления Делового совета ШОС**

*17 января 2009 г.*

В городе Шэньчжэнь (провинция Гуандун, Южный Китай) состоялось очередное заседание правления Делового совета Шанхайской организации сотрудничества. По приглашению председателя правления Делового совета ШОС Дмитрия Мезенцева в работе заседания принял участие генеральный секретарь ШОС Болат Нургалиев.

На заседании были обсуждены вопросы участия Делового совета в практическом выполнении Плана мероприятий по реализации программы многостороннего торгово-экономического сотрудничества, обновленная редакция которого была утверждена на заседании Совета глав правительств 30 октября 2008 года.

Генеральный секретарь ШОС принял участие в обмене мнениями по вопросам дальнейшего развития сотрудничества в сфере страхования, налаживания взаимодействия в области сельского хозяйства, лизинга, приграничной торговли, туризма, логистики, создания совместных предприятий, возможности поддержки малого и среднего бизнеса, а также выступил с докладом о перспективах экономического сотрудничества в рамках ШОС.

### **Заседание Экспертной рабочей группы ШОС**

*20-21 января* в Пекине на базе Секретариата ШОС состоялось очередное заседание Экспертной рабочей группы по подготовке предложений о порядке формирования и принципах функционирования Фонда развития ШОС.

По итогам обсуждения выработан комплекс предложений об основных параметрах функционирования Специального счета в качестве предварительного этапа формирования Фонда развития. Эксперты продолжают разработку проекта положения о Специальном счете ШОС, в котором как предполагается, будут аккумулироваться средства для финансирования проектов регионального сотрудничества.

### ***Сотрудничество государств–участников СНГ в сфере энергетической политики***

*22 января 2009 г.*

В Москве под председательством заместителя министра энергетики РФ Вячеслава Синюгина проведено первое заседание Рабочей группы государств–участников СНГ по выработке предложений о сотрудничестве в сфере согласованной энергетической политики. Рабочая группа создана в соответствии с решением Совета глав государств Содружества об определении сотрудничества в области энергетики ключевой сферой взаимодействия государств–участников СНГ в 2009 году от 10 октября 2008 г.

Участники заседания согласились с тем, что в настоящее время актуальным вопросом является разработка проекта Концепции сотрудничества государств–участников СНГ в сфере энергетики, основанного на базовых принципах сотрудничества в области энергетики с учетом мирового опыта и норм права. При этом отмечено, что предложения РК и РФ, высказанные в докладах, могут быть приняты за основу. Наряду с этим признано, что важными направлениями сотрудничества также являются:

- формирование общего электроэнергетического рынка, оценка накопленного положительного опыта и совершенствование сотрудничества в части повышения надежности параллельной работы электроэнергетических систем государств–участников СНГ;
- консолидация усилий сотрудничества государств–участников СНГ в атомной энергетике, разработка Перспективной программы взаимодействия в развитии атомной энергетики как альтернативного источника энергии в системе общего энергопотребления;
- взаимодействие в формировании прогнозов производства и потребления энергоресурсов государств–участников СНГ на перспективу, балансировка экспортных потоков энергетических ресурсов, направленных на европейский и азиатский рынки.

*Аналитический отдел Информационно-аналитического  
департамента СНГ*

### ***Внеочередное заседание Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств и Антикризисный Фонд ЕврАзЭС***

*4 февраля 2009 г.*

Внеплановый характер заседания Межгоссовета на уровне глав государств был обусловлен необходимостью оперативного реагирования на сложившуюся в странах Сообщества тревожную экономическую ситуацию, вызванную мировым финансовым кризисом. В заседании приняли участие президенты пяти государств, входящих в Сообщество: Беларуси, Казахстана, Кыргызстана, России и Таджикистана, а также президент Армении, имеющей статус наблюдателя при ЕврАзЭС.

Межгоссовет принял решения об учреждении Антикризисного фонда ЕврАзЭС в размере \$10 млрд и о создании Центра высоких технологий, который будет обеспечивать реализацию научно-технических программ и инновационных проектов в рамках Сообщества.

Необходимость проведения оперативной работы по этим направлениям была обозначена в ходе неформального саммита президентов Армении, Казахстана, Кыргызстана, России и Таджикистана, состоявшегося 19-21 декабря 2008 года в Боровом (Казахстан).

По мнению глав государств-членов ЕврАзЭС, принятые решения являются эффективным инструментом для осуществления совместных мер по стабилизации экономической ситуации в государствах Сообщества.

Основной вклад в Антикризисный фонд внесет Россия (\$7.5 млрд) и Казахстан (\$1 млрд). Другие участники блока должны определиться со своей долей. Как пояснил президент России Дмитрий Медведев, кредиты будут выдаваться странам, нуждающимся в решении краткосрочных проблем. «Фонд будет выдавать стабилизационный кредит или кредит под государственную гарантию по условиям, приемлемым для государства, но и по условиям, под которые выдают кредиты международные финансовые организации», – отметил Медведев.

*Пресс-служба ЕврАзЭС*

## **Торговля и инвестиции**

### ***Первое заседание Комиссии Таможенного союза***

*4 февраля 2009 г.*

В Москве прошло первое заседание Комиссии Таможенного союза – над-национального органа Таможенного союза, формируемого Беларусью, Казахстаном и Россией в рамках ЕврАзЭС.

В октябре 2008 года главы указанных государств приняли решение о вступлении в силу Договора о Комиссии таможенного союза от 6 октября 2007 г. и сформировали состав Комиссии, в которую вошли члены Интеграционного Комитета ЕврАзЭС от трех государств: заместитель премьер-министра Беларуси Андрей Кобяков, министр индустрии и торговли Казахстана Владимир Школьник и первый заместитель председателя Правительства Российской Федерации Игорь Шувалов.

Утверждено штатное расписание Секретариата Комиссии и одобрен проект сметы расходов на 2009 год. На заседании были также рассмотрены концептуальные условия взаимодействия таможенных служб сторон на единой таможенной территории, обсуждены отдельные вопросы в сфере косвенного налогообложения, приняты решения организационного характера, призванные ускорить процесс формирования Единого таможенного тарифа.

В 2009 году высшему органу Таможенного союза, комиссии Таможенного союза и правительствам сторон предстоит большая работа. Необходимо



завершить формирование Единого таможенного тарифа по всей номенклатуре товаров, ввозимых на территории наших государств, разработать Таможенный кодекс и Статут Суда Таможенного союза, а также целый ряд других документов, формирующих договорно-правовую базу Союза.

*Пресс-служба ЕврАзЭС*

### **Кредитная линия Внешэкономбанка для Казахстана**

*5 февраля 2009 г.*

Государственная корпорация «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» и АО «Фонд национального благосостояния «Самрук-Казына» заключили Меморандум о взаимопонимании.

Со стороны «Внешэкономбанка» документ подписал председатель банка Владимир Дмитриев, со стороны АО «Фонд национального благосостояния «Самрук-Казына» – председатель Правления Кайрат Келимбетов. Согласно меморандуму, «Внешэкономбанк» намерен участвовать в финансировании внешнеторговых контрактов в рамках российско-казахстанских инвестиционных проектов на территории Республики Казахстан при условии, что общая сумма кредитной линии составит до \$3 млрд, а срок предоставления кредитных средств – до 10 лет.

Стороны также договорились рассмотреть возможность совместных работ схем финансирования экспортно-импортных операций в рамках инвестиционных проектов в следующих отраслях: химия и нефтехимия, нефтегазовая промышленность, инфраструктура, энергетика, сельское хозяйство, транспорт и телекоммуникации.

*Пресс-служба Внешэкономбанка*

### **Китай выделяет \$5 млрд на финансирование совместных проектов с Казахстаном**

*23 февраля 2009 г.*

Премьер-министр РК Карим Масимов сообщил о выделении Китаем \$5 млрд на финансирование казахстанско-китайских внешнеторговых проектов.

Премьер также напомнил, что в начале февраля 2009 года «Внешэкономбанк» России сообщил о намерении выделить кредитные средства в объеме \$3 млрд в рублях на финансирование внешнеторговых контрактов в рамках казахстанско-российских инвестиционных проектов в Казахстане. Средства будут выделяться через ФНБ «Самрук-Казына». Выступая в понедельник на общенациональном форуме казахстанских производителей товаров и услуг, премьер-министр отметил, что продукцию у российских поставщиков можно будет покупать в рублях.

Глава казахстанского правительства также сообщил, что аналогичная работа проведена с китайской стороной и «достигнута договоренность на \$5 млрд в юанях».

## **Китай и Беларусь хотят отказаться от доллара и евро в торговле**

11 марта 2009 г.

Центробанки Китая и Беларуси подписали трехлетнее соглашение о валютных свопах на сумму 20 млрд юаней (почти \$3 млрд) в стремлении уйти от расчетов в долларах и евро при торговых операциях.

«Конечная цель – отказаться от использования валюты третьих стран, в частности доллара и евро в расчетах по внешней торговле между нашими странами и перейти на расчеты в национальных валютах. С этой целью мы совершили обмен депозитами, которые могут быть использованы», – сказал начальник управления Нацбанка Беларуси Анатолий Дроздов.

Согласно сообщению «Народного банка Китая», соглашение, срок действия которого может быть продлен, будет способствовать развитию торговли и инвестиций, тем самым стимулируя экономический рост в обеих странах.

По словам Дроздова, для перехода на расчеты в национальных валютах, Беларуси и Китаю необходимо в будущем подписать специальное соглашение. Полученные китайские юани будут зачислены в золотовалютные резервы Беларуси.

На начало марта золотовалютные резервы Беларуси в национальном определении составляли \$3.8 млрд. По методике МВФ, который не учитывает резервы в юанях и некоторых других видах валют, размер белорусских резервов на 1 марта составлял \$3.2 млрд. «Фактически, наши золотовалютные резервы увеличиваются почти вдвое. Это не значит, что эти деньги будут использованы, важно, чтобы они были и оказывали психологическое влияние на валютный рынок», – сказал Дроздов. «Но резервы вырастают только в национальном определении, потому, что МВФ не учитывает юань».

Белорусские золотовалютные резервы, которые достигли максимума – \$5.7 млрд в августе, постоянно сокращались до февраля 2009 года из-за необходимости тратить валюту на поддержание стабильного курса белорусского рубля.

За последние месяцы Беларусь направила на пополнение резервов \$1 млрд, полученный из России, первый транш кредита МВФ в \$788 млн, а также \$625 млн, полученные за продажу «Газпрому» 12.5% Белтрансгаза. В ближайшие дни Минск ожидает поступление очередного российского кредита на \$500 млн. Беларусь с начала 2009 года ведет переговоры с Россией о переходе на российский рубль в торговых расчетах и просит у РФ для обеспечения этих расчетов кредит на 100 млрд российских рублей.

*Рейтер*

**Казахстан ратифицировал Соглашение о взимании косвенных налогов в Таможенном союзе**

*19 марта 2009 г.*

На пленарном заседании Сената Парламента Казахстана был принят Закон «О ратификации Соглашения о принципах взимания косвенных налогов при экспорте и импорте товаров, выполнении работ, оказании услуг в Таможенном союзе».

Законопроект разработан в целях принятия мер для завершения внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу международных договоров по вопросам формирования Таможенного союза и Единого экономического пространства. В соответствии со ст. 3 соглашения, взимание косвенных налогов при импорте товаров будет возложено на налоговые органы по месту постановки на учет налогоплательщика-импортера.

*Казинформ*

**Россия вслед за Китаем думает о валютном свопе с Беларусью**

*20 марта 2009 г.*

Россия вслед за Китаем может заключить с Беларусью соглашение о валютных свопах, которое позволит уйти от расчетов в иностранных валютах при торговых операциях. Министр финансов РФ Алексей Кудрин в Минске сообщил, что Россия намерена изучить возможность использования такого инструмента.

*11 марта 2009 года* Центробанки Китая и Беларуси уже подписали трехлетнее соглашение о валютных свопах на сумму 20 млрд юаней (почти \$3 млрд). ЦБ обменялись депозитами, которые могут быть использованы при расчетах в национальных валютах.

Минск намерен предложить России аналогичный механизм обеспечения расчетов в национальных валютах.

По словам Кудрина, в рамках плана совместных действий по преодолению кризиса, Минск и Москва планируют подготовить в апреле соглашение о расширении применения национальных валют, в том числе, по ведению расчетов в национальных валютах между Россией и Беларусью.

При этом российский вице-премьер скептически высказался по поводу идеи создания в условиях кризиса новых региональных валют и посоветовал не торопиться с единой валютой для Беларуси и России. «Я был бы очень осторожен к идеям создания любых валют между государствами с очень разными механизмами госрегулирования. В этом направлении можно идти, но на этом пути очень много этапов», – сказал Кудрин. Он также подчеркнул, что для введения единой валюты между странами необходима стабильность торговых балансов и резервов.

*Рейтер*

## ***Режим свободной торговли между Узбекистаном и Туркменистаном***

*24 февраля 2009 г.*

Состоялся официальный визит президента Туркменистана в Ташкент. По результатам встречи президента Узбекистана Ислама Каримова со своим туркменским коллегой Гурбангулы Бердымухамедовым стороны выразили готовность к переходу на режим свободной торговли между двумя странами.

Отмечая позитивную динамику торгово-экономических отношений, Каримов, тем не менее, отметил, что потенциал торгово-экономических отношений не используется в полной мере. По его мнению, Туркменистан имеет для Узбекистана важное значение – как импортер узбекских товаров и как транзитная страна.

Президент Туркменистана указал на возможность наращивания темпов товарооборота, развития кооперационных связей, использования рынков двух стран. При этом Гурбангулы Бердымухамедов отметил, что обе страны имеют большие энергетические ресурсы и в условиях мирового финансового кризиса следует диверсифицировать маршруты их доставки на мировой рынок. Обратившись к геополитическому и геоэкономическому положению двух стран, Бердымухамедов посчитал важным дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры.

По итогам узбекско-туркменских переговоров, состоявшихся в Ташкенте 25 февраля 2009 года, подписано восемь документов. Главы двух государств подписали совместное заявление, а также договор о передаче лиц, осужденных к лишению свободы, для дальнейшего отбывания наказания; межправительственные соглашения о сотрудничестве в борьбе с преступностью; о приеме-передаче лиц, пребывающих на территории государств нелегально; о деятельности пограничных комиссаров на узбекско-туркменской государственной границе. Между Службой национальной безопасности (СНБ) Узбекистана и Государственной пограничной службой Туркменистана подписан Протокол о сотрудничестве и взаимодействии в области оперативно-розыскной работы, а также Протокол к соглашению о сотрудничестве и взаимодействии между СНБ и Комитетом национальной безопасности Туркменистана. Кроме того, национальная компания «Узбектуризм» и Государственный комитет Туркменистана по туризму и спорту подписали соглашение о сотрудничестве в области туризма.

*ИА REGNUM*

## **Двустороннее сотрудничество**

### ***Россия и Беларусь подписали совместный антикризисный план***

*30 января 2009 г.*

В ходе заседания совета министров Союзного государства между Россией и Беларусью был подписан совместный антикризисный план. Свои подписи под документом, призванным преодолеть последствия финансового

кризиса, поставили премьер-министр России Владимир Путин и глава правительства Беларуси Сергей Сидорский.

О разработке совместного антикризисного плана Россия и Беларусь договорились еще в ноябре 2008 года. Согласно документу, страны намерены осуществлять обмен информацией по приватизации объектов промышленности. Кроме того, планируется предпринять ряд действий, направленных на создание Таможенного союза в целях экономической интеграции. «Министерства обеих стран стали системно работать, встречались и в Москве, и в Минске, обсуждали весь круг вопросов, которые предстоит решить в условиях финансового кризиса», – отметил Сергей Сидорский.

*Ъ-Online*

### ***Бюджет Союзного государства сокращаться не будет***

*2 февраля 2009 г.*

Владимир Путин обещал ускорить выделение второго транша российского кредита Беларуси в размере \$1 млрд из обещанного в конце 2008 года двухмиллиардного кредита. Первый транш Беларусь получила в ноябре прошлого года. Второй миллиард на заседании Совмина было обещано выделить уже в феврале. Этим российская финансовая поддержка Беларуси не исчерпывается. По данным Совмина Владимир Путин объявил о решении не сокращать бюджет Союзного государства. Союзный бюджет равен 4.9 млрд рублей. Российская доля составляет 3.2 млрд рублей, белорусская – 1.7 млрд.

На фоне мировых кредитных проблем, вызванных финансовым кризисом, Беларусь ищет и находит финансовые ресурсы. МВФ 12 января утвердил кредит для Беларуси на сумму в \$2.46 млрд. 28 января глава Нацбанка Белоруссии Петр Прокопович сообщил о привлечении в апреле-мае 2009 года займа Всемирного банка в размере \$1 млрд. Он же сообщил и о начале переговоров властей Беларуси по привлечению ресурсов ЕБРР в июле и о работе с европейскими странами по прямому кредитованию. По расчетам Прокоповича, кредиты позволят стране увеличить золотовалютные резервы к 1 января 2010 года до \$7.75 млрд против \$3.66 млрд в январе 2009 года.

*«Коммерсантъ»*

### ***Кыргызстан получил льготный кредит от России***

*3 февраля 2009 г.*

По результатам переговоров в Кремле президентов России Дмитрия Медведева и Кыргызстана Курманбека Бакиева, Москва гарантировала Бишкеку льготный кредит на \$2 млрд, безвозмездную помощь на \$150 млн и списала долг в \$180 млн.

Общая сумма кредита Кыргызстану составит \$2 млрд. Кредит состоит из \$1.7 млрд инвестиций на строительство Камбаратинской ГЭС и покупку оборудования (о ГЭС было подписано отдельное соглашение), а также

из \$300 млн в качестве кредита на поддержание финансовой системы (ставка – 0.75% годовых, срок – 40 лет).

Кроме кредита Россия полностью списала кыргызский долг в размере \$180 млн, часть которого была погашена в материальной форме. 48% акций предприятия «Дастан», производящего морское оружие и подводно-технические средства специального назначения, достанутся России – переговоры об этом на прошлой неделе вел в Бишкеке вице-премьер Игорь Сечин.

Наконец, Кыргызстан получил гарантии безвозмездной антикризисной помощи на \$150 млн. Страна переживает тяжелый экономический кризис. Инфляция в 2008 году в стране составила 22.5%. Внешний долг страны на июнь 2007 года составлял \$3 млрд. Серьезный удар по экономике республики нанес Туркменистан, подняв цену на свой газ почти в два раза.

*Газета.ru*

### ***РФ выделит Армении \$500 млн на борьбу с кризисом***

*10 февраля 2009 г.*

Армения получит от России \$500 млн на борьбу с финансовым кризисом вслед за двумя другими союзниками РФ по военному блоку постсоветских государств – Беларусью и Кыргызстаном. Министерство финансов Армении сообщило во вторник о подписании предварительного соглашения о кредите на 15 лет с четырехлетним льготным периодом. Ведомство не раскрывает условия займа, но называет их «мягкими» по сравнению с рыночными.

Армения также рассчитывает на \$525 млн от Всемирного банка и ведет переговоры с другими финансовыми организациями и партнерами – Азиатским банком развития, Европейским банком реконструкции и развития и Черноморским банком торговли и развития.

*Рейтер*

### ***В Душанбе состоялось заседание таджикско–узбекской межправительственной комиссии***

*19 февраля 2009 г.*

Впервые за 10 лет Таджикистан и Узбекистан встретились на уровне правительств. Речь, в частности, шла о проблемах установления границ между странами и об энергокризисе. В Таджикистане сложилась тяжелая ситуация с электроснабжением – там введены лимиты на потребление электричества. Это связано, в том числе, с прекращением поставок энергии из Туркменистана через территорию Узбекистана. Еще одной проблемой остается нехватка водных ресурсов – Ташкент требует от Душанбе гарантий, что строительство Рогунской ГЭС, не нарушит водный баланс и не нанесёт ущерб узбекскому хлопководству. В результате переговоров на заседании комиссии было подписано сразу несколько соглашений. В

том числе, в сферах автомобильного и железнодорожного транспорта, а также авиационного сообщения.

*ТРК «Мир»*

***При посольствах Швейцарии в Тбилиси и Москве  
открылись секции российских и грузинских интересов***

*4 марта 2009 г.*

По сообщению федерального департамента иностранных дел Швейцарской Конфедерации, с 5 марта Швейцария начнет представлять интересы России в Грузии и интересы Грузии в России.

Нейтральная Швейцария нередко берет на себя посреднические функции в связях между теми или иными государствами, между которыми не существует дипломатических отношений. Грузия объявила о разрыве дипломатических отношений с Россией после конфликта в августе прошлого года и признания Москвой независимости Абхазии и Южной Осетии. Стороны обратились к официальному Берну с просьбой представлять их интересы, и в начале октября правительство Швейцарии дало на это принципиальное согласие.

В сообщении напоминает, что появление таких секций стало следствием соглашений, одно из которых было подписано 13 декабря 2008 года между Швейцарией и РФ, а другое – 12 января текущего года между Швейцарией и Грузией.

*РИА Новости*

***Россия предоставляет еще один кредит Беларуси на \$500 млн***

*5 марта 2009 г.*

Премьер-министр РФ Владимир Путин подписал постановление о выделении кредита Беларуси на \$500 млн. Глава правительства РФ напомнил, что в конце 2007 года Москва выделила Минску кредит на \$1.5 млрд, а в 2008 году – на \$1 млрд. Кроме того, «Газпром» заплатил более \$1.2 млрд за 50% акций «Белтрансгаза».

*В ноябре 2008 года* Россия и Беларусь подписали соглашение о предоставлении Минску государственного кредита на \$2 млрд. Тогда вице-премьер, министр финансов Алексей Кудрин сказал, что кредит будет выдан на 15 лет по ставке LIBOR+3%. В том же месяце на счет министерства финансов Беларуси поступил первый транш стабилизационного кредита от России в размере \$1 млрд.

*«Эксперт Online»*

***Казахстан может сократить сроки пребывания  
граждан Кыргызстана и Таджикистана***

*9 марта 2009 г.*

В Казахстане увеличивается число людей, теряющих работу. В связи с экономическим кризисом и ростом безработицы правительство Казахс-

тана решило с 1 апреля отказаться от привлечения на работу трудовых мигрантов из соседних стран. Кроме того, сокращены сроки пребывания граждан Кыргызстана и Таджикистана на территории Казахстана без регистрации – с 90 дней до месяца.

<http://news-ru.trend.az/cis/kazakhstan/1436748.html>

### ***Россия выделила Южной Осетии и Абхазии финансовую помощь***

*17 марта 2009 г.*

Россия выделила Южной Осетии и Абхазии финансовую помощь в размере 2.8 млрд и 2.36 млрд рублей соответственно. Эти средства особенно актуальны для Южной Осетии, где сложилась крайне тяжелая социально-экономическая ситуация.

Межведомственные соглашения с Южной Осетией и Абхазией об оказании им финансовой помощи подписал 17 марта российский Минфин. В этом ведомстве говорят, что деньги пойдут «на социально-экономическое развитие и обеспечение сбалансированности бюджетов» двух республик.

Ситуация в разрушенной войной Южной Осетии особенно тяжелая. Восстановительные работы практически не ведутся из-за того, что российские и южноосетинские власти не могут договориться о схеме их финансирования. Кроме проблем с восстановлением жилого сектора и социальных объектов с нового года в Южной Осетии начались проблемы и с финансированием бюджетной сферы. Полученная помощь пойдет исключительно на выплату зарплаты бюджетникам, детские пособия, пенсии, стипендии и содержание бюджетных учреждений. «В эту сумму не входит финансирование восстановительных работ, — пояснили в Министерстве финансов республики. Восстановление прописано отдельной графой в российском бюджете. Это 8.5 млрд рублей, на выделение которых Южная Осетия надеется в ближайшее время.

*«Коммерсантъ»*

### ***Российско-белорусские переговоры на высшем уровне***

*19 марта 2009 г.*

В ходе российско-белорусских переговоров на высшем уровне, состоявшихся 19 марта 2009 года, основное внимание было уделено обсуждению дополнительных мер и механизмов для совместного преодоления последствий финансового кризиса для экономик двух стран.

Президенты России и Беларуси, в частности, обсудили такие темы, как реализация договоренностей, достигнутых на февральском заседании Высшего госсвета России и Беларуси, торгово-экономическая проблематика, сотрудничество в сфере топливно-энергетического комплекса, ситуация на мировых финансовых рынках.

Как сообщила пресс-секретарь президента РФ, значительная часть встречи Медведева и Лукашенко была посвящена взаимодействию в энерге-



тической сфере. При обсуждении проблематики ТЭК была, в частности, затронута тема урегулирования технических проблем в сфере газового сотрудничества Москвы и Минска. Была также достигнута договоренность о создании рабочей группы, которая в течение месяца должна подготовить предложения о дальнейших шагах для развития российско-белорусского сотрудничества в электроэнергетике, атомной энергетике, по кооперации в газовой сфере, сотрудничеству «Газпрома» и «Белтрансгаза».

*«Эксперт Online»*

### **Украина попросила у России кредит на \$5 млрд**

*19 марта 2009 г.*

Официальный представитель МИД РФ Андрей Нестеренко сообщил 19 марта, что Россия получила запрос от Украины по вопросу предоставления кредита на \$5 млрд для покрытия планового дефицита бюджета.

*Ъ-Online*

### **Встреча президентов РФ и Туркменистана**

*24 марта 2009 г.*

Состоялись официальные переговоры президента РФ Дмитрия Медведева и его коллеги, президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова. Список вопросов российско-туркменского саммита весьма обширен. Это увеличение и диверсификация товарооборота, который по итогам прошлого года без учета поставок газа составил \$910.2 млн, что вдвое больше, чем в 2007 году (Россия, кстати, занимает первое место среди торговых партнеров Туркменистана, в 2008 году на ее долю приходилось 39.2% туркменского внешнеторгового оборота). Кроме того, это вопросы сотрудничества в топливно-энергетической сфере. В этом случае, повышенное внимание к ТЭКу вполне оправданно. Туркменистан – второй после России производитель и экспортер газа на пространстве бывшего СССР, а Россия – основной покупатель туркменского газового экспорта. Также это возможное участие российского ВПК в модернизации туркменской армии и гуманитарные вопросы, в частности перспективы отмены визового режима, который Туркменистан ввел со всеми странами СНГ в 1999 году.

По итогам российско-туркменских переговоров подписан ряд документов, включая:

- Соглашение между правительствами России и Туркменистана о взаимном признании документов государственного образца об образовании;
- Соглашение между Федеральной службой безопасности РФ и Государственной пограничной службой Туркменистана о сотрудничестве и взаимодействии по пограничным вопросам;
- Соглашение между правительствами РФ и Туркменистана об организации прямого международного железнодорожно-паромного сообще-

ния через порты Астраханского воднотранспортного узла, Махачкала (Российская Федерация) и Туркменбаши (Туркменистан);

- Меморандум о взаимопонимании в области сельского хозяйства между министерствами сельского хозяйства Российской Федерации и Туркменистана;
- Соглашение между правительствами РФ и Туркменистана о поощрении и взаимной защите инвестиций.

*Официальный сайт Президента России*

### **Отрасли и секторы**

- Нефть и газ
- Электроэнергетика
- Финансовый сектор
- Metallургия и машиностроение
- Транспорт и транзит

### **Нефть и газ**

**7 января 2009 г. Россия прекратила поставки газа на границе с Украиной. Конфликт спровоцировали неурегулированные вопросы долга «Нафтогаза» перед «Газпромом», цен на 2009 год, а также несанкционированный отбор Украиной российского газа.**

### ***Украина возобновила поставки газа Молдавии***

*15 января 2009 г.*

Украина возобновила «в минимальных объемах» поставки газа в Молдавию по основному газопроводу через неделю после их прекращения, сообщило правительство Молдавии.

Поставки газа в Молдавию с Украины по газопроводу, идущему на Балканы, были прекращены 7 января. В результате, без газа остался весь Приднестровский регион и юг Молдавии. На север и в центральную часть, включая Кишинев, газ поступал лишь бытовым потребителям по небольшому газопроводу со стороны Черновицкой области Украины.

В среду премьер-министр Молдавии Зинаида Гречаная вместе со своими коллегами из Болгарии и Словакии провели в Москве переговоры о возобновлении газоснабжения своих стран. «В 17.00 (14 января) украинская сторона возобновила поставки газа в Одесскую область, что позволяет обеспечивать в минимальных объемах районы Штефан Водэ, Кэушень и приднестровский регион», – сообщила пресс-служба правительства Молдавии.

В результате газового кризиса три теплоэлектростанции в Кишиневе и Бельцах были переведены на мазут, была прекращена подача горячей воды. Крупнейшая в регионе Молдавская ГРЭС в Приднестровье также была переведена на уголь и мазут. В Приднестровье, включая его центр Тирасполь, подача газа была прекращена полностью.

Два крупнейших предприятия региона, Молдавский металлургический завод, большая часть акций которого принадлежит российским инвесторам, и Молдавская ГРЭС, на 100% принадлежащая «Интер РАО ЕЭС», газ не получают.

*Рейтер*

**Справка:** 13 января 2009 г. «Газпром» возобновил подачу газа в украинские газопроводы. Поставки осуществлялись на газоизмерительную станцию «Суджа». Транзит российского «голубого топлива» в первую очередь должен был поступить по заявкам наиболее пострадавших стран: Болгарии, Румынии, Турции, Македонии, Греции и Молдавии, а также Словакии. По данным «Газпрома», объемы для транспортировки на Балканы должны были составить 76.6 млн м<sup>3</sup> газа, а также 22.2 млн м<sup>3</sup> газа для Словакии. Однако, несмотря на присутствие европейских наблюдателей, Украина так и не открыла транзитные газопроводы, задержав закачанный «Газпромом» газ на своей территории.

### **Возобновлены поставки газа на Украину**

*20 января 2009 г.*

Россия возобновила поставки газа украинским потребителям, а также транзит газа через Украину в Европу после почти трехнедельного перерыва.

«Газпром» прекратил поставки газа на Украину с 1 января и европейским потребителям с 7 января из-за разногласий с Киевом по поводу стоимости топлива, в результате, 18 европейских стран остались без российского газа. После длительных переговоров и подключения к ним официальных представителей Евросоюза сторонам удалось преодолеть кризис.

«В 10.05 Украина начала транзит российского газа в Европу, который сначала стал поступать через ГИС Суджа. В 11.10 после согласования украинской стороной второй заявки газ также стал поступать для потребителей Украины и по другим ГИС», – сообщили представители «Газпрома».

В середине дня «Нафтогаз» Украины сообщил, что газ уже достиг Словакии. Словакия и Венгрия подтвердили эту информацию.

Как говорится в сообщении «Газпрома», цена российского газа для Украины в 1 квартале 2009 года составит \$360 за 1000 м<sup>3</sup> и в течение года будет меняться ежеквартально, исходя из «рыночной европейской» с коэффициентом 0.8 – то есть, скидкой в размере 20%. С 1 января 2010 года, согласно подписанному с Украиной соглашению, «Газпром» будет продавать ей газ уже без скидок. Контракт на транзит газа, который идет через Украину, предусматривает сохранение в 2009 году льготной транзитной ставки \$1.7 за транспортировку 1000 м<sup>3</sup> на 100 км – в 2010 году она вырастет до \$2.5. Как изменится цена после I квартала, стороны не объявляли.

«Газпром» уверяет, что «абсолютно прозрачные» новые договоренности, в частности, подписание двух отдельных контрактов – на транзит газа через Украину и на продажи Украине – будут гарантией бесперебойных поставок в эту страну и в Европу в будущем. Оба контракта заключены с 2009 по 2018 год включительно.

*Рейтер*

### **Казахстан повысил тариф на транзит газа**

*21 января 2009 г.*

Министр энергетики Казахстана Сауат Мынбаев предложил премьер-министру Кариму Масимову снизить ставки налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ) на нефть.

«При установлении градации НДПИ, в зависимости от годовых объемов добычи, налоговыми органами республики бралась в расчет цена нефти от \$60 и выше за баррель. Сейчас, при цене нефти ниже \$40 за баррель, становится очевидным, что ставку НДПИ надо корректировать в меньшую сторону», – сказал он в ходе коллегии министерства.

Он также сообщил, что Казахстан повысил тариф на транзит газа до \$1.7 с \$1.4 за 1000 м<sup>3</sup> на 100 км по магистральным газопроводам. Соответствующий протокол был подписан 31 декабря 2008 года между компаниями «Казмунайгаз» и «Газпром».

*Рейтер*

### **Узбекистан готов увеличить продажи газа России**

*23 января 2009 г.*

Президент Узбекистана Ислам Каримов заявил о готовности своей страны вдвое увеличить продажи газа России. «Газпрому» мы предложили на этот год 16 млрд м<sup>3</sup> газа для экспорта, но мы готовы и на большее, хотя «Газпром», из-за некоторых своих проблем, не смог эту цифру освоить», – сказал Каримов в пятницу в ходе визита в Узбекистан российского президента Дмитрия Медведева. По словам узбекского лидера, «если учесть и разрешение «ЛУКойлу» увеличить у нас производство газа, то мы можем поставить еще 15 млрд м<sup>3</sup> газа».

Кроме того, по словам узбекского президента, Узбекистан готов к прокладке новых ниток трубопроводов по своей территории, обеспечивающих новые поставки и транзит газа.

Глава «Газпрома» Алексей Миллер в беседе с журналистами сообщил, что в ходе российско-узбекских переговоров в Ташкенте достигнуты договоренности о расширении сотрудничества в газотранспортной сфере. «Мы договорились о том, что будем делать технико-экономическое обоснование создания новой газотранспортной системы с Россией параллельно существующему газотранспортному коридору Средняя Азия–Центр», – сказал Миллер. Он подчеркнул, что никаких проблем с Узбекистаном в

сфере сотрудничества в газотранспортном направлении нет. «Главный вопрос, который мы урегулировали еще в конце прошлого года, – это переход на рыночные цены», – отметил глава «Газпрома». Отвечая на вопрос, каковы были цены в предыдущем году, Миллер подчеркнул: «Последнее полугодие они составляли \$165 за 1000 м<sup>3</sup>, а по году в общей сложности получилось около \$140».

*«Эксперт Online»*

### **Узбекистан сократил поставки газа в Таджикистан**

*26 января 2009 г.*

Узбекистан сократил поставки природного газа в Таджикистан на 50% из-за долгов таджикской стороны, которые достигли \$9 млн. Об этом сообщил заместитель председателя государственного унитарного предприятия «Таджикгаз» Шавкат Шоимов.

В настоящее время в Таджикистан поступает порядка 800 тыс. м<sup>3</sup> газа в сутки вместо 1.65 млн, поставлявшихся ранее. Задолженность потребителей газораспределительной компании Таджикистана составляет около \$18.7 млн. В числе основных должников – душанбинская теплоэлектроцентраль (ТЭЦ), сокращение поставок газа на которую привело к уменьшению числа отапливаемых столичных домов почти вдвое. Конечное звено в цепи должников – население. По словам Шоимова, только в столице долг населения составляет \$10 млн. Несмотря на это, поставки газа населению продолжают. В то же время, поставки полностью прекращены на такие крупные предприятия как «ТаджикАзот», производящее минеральные удобрения, и «Таджикцемент».

Между тем, 19 декабря, узбекская компания «Узтрансгаз» уведомила таджикскую сторону о повышении с 2009 года цены на «голубое топливо» более чем в 2 раза. Цена \$300 за 1000 м<sup>3</sup> Таджикистан не устраивает. Как заявил генеральный директор «Таджикгаз» Фатхиддин Мухсиддинов, «цена, предложенная узбекской стороной, просто ошеломляющая. Даже стоимость, по которой мы в данное время приобретаем топливо – \$145 за 1000 м<sup>3</sup>, более чем завышенная в условиях финансового кризиса».

В 2009 году «Таджикгаз» планирует приобрести 550 млн м<sup>3</sup> газа. При этом Таджикистан надеется, что узбекская сторона отменит свое решение о повышении цен. Узбекистан является единственным экспортером газа в Таджикистан, в котором собственная добыча газа в январе-ноябре 2008 года составила всего 14.7 млн м<sup>3</sup>. В то же время, российская компания «Газпром» и канадская «Тэтис Петролеум» в настоящее время занимаются разработкой перспективных газовых месторождений в Таджикистане.

### **Газпром перечислил Беларуси \$625 млн за 12.5% «Белтрансгаза»**

*11 февраля 2009 г.*

Российский «Газпром» перечислил Беларуси \$625 млн в качестве уплаты за очередной 12.5% пакет газотранспортного монополиста «Белтрансгаза».

Беларусь, после многолетних споров, в 2006 году согласилась на продажу «Газпрому» 50% «Белтрансгаза», равными частями по 12.5% в течение четырех лет со стоимостью каждого пакета \$625 млн в обмен на сохранение льготных цен на газ. Первые два пакета «Газпром» приобрел в 2006 и 2007 годах.

В феврале Беларусь ожидает также поступления российского кредита на \$1 млрд и ведет переговоры с Россией о кредите в рублях, сумма которого оценивается от нескольких десятков до ста млрд рублей.

В первом квартале текущего года Беларусь получает газ из России примерно по \$200 за 1 тыс. м<sup>3</sup> по сравнению со \$128 в прошлом году. При этом прогнозируется снижение цен во второй половине года с оценкой средней стоимости газа в районе \$150.

*Рейтер*

### **Киев предупредил о проблемах с оплатой за российский газ**

*19 февраля 2009 г.*

НАК «Нафтогаз Украины» может столкнуться с проблемами при расчетах за газ с российским «Газпромом» в связи с увеличивающейся задолженностью украинских коммунальных предприятий.

В пресс-релизе «Нафтогаза» от 19 февраля сообщается, что общая задолженность предприятий коммунальной теплоэнергетики перед «Нафтогазом» составляет 4.567 млрд гривен (\$575 млн). Задолженность украинской стороны за газ, сформировавшаяся в конце 2008 года, стала одной из основных причин конфликта между Россией и Украиной, из-за которого в начале января текущего года был прекращен транзит российского газа через украинскую территорию в Европу. Поставки были восстановлены после подписания двух новых контрактов о продаже и транзите газа между «Газпромом» и «Нафтогазом» в присутствии премьеров двух стран.

*РИА «Новости»*

### **«Таджиктрансгаз» сократил задолженность перед «Узтрансгазом»**

*6 марта 2009 г.*

Как сообщает «Таджиктрансгаз», таджикская сторона выплатила компании «Узтрансгаз» \$4 млн, сократив, таким образом, имеющуюся задолженность за поставленный газ с \$18 млн до \$14 млн.

Из-за имеющегося долга Узбекистан выполнил свои обязательства наполовину. В январе-феврале этого года из запланированных 140 млн м<sup>3</sup> газа в Таджикистан поступило 70 млн м<sup>3</sup>. Согласно достигнутым договоренностям в этом году Узбекистан поставит в Таджикистан около 550 млн м<sup>3</sup> газа по \$240 за каждую тысячу кубов. В прошлом году за 1 м<sup>3</sup> «голубого топлива» таджикистанская сторона выплачивала по \$145.

«Узбекистан возобновит подачу газа в Таджикистан в полном объеме только после погашения имеющейся задолженности», – отмечает «Тад-

жиктрансгаз». Большие долги за потребленный газ перед предприятием имеют энергетический холдинг «Барки точик» – свыше \$8.29 млн, «Таджикцемент» – \$107 млн, «Сомонсугдгаз» – \$1.73 млн и население – около \$1 млн.

<http://www.ca-news.org/news/82201?from=ya>

### **Туркменистан ищет подрядчиков и кредиторов для нового газопровода**

*29 марта 2009 г.*

Туркменистан объявил конкурс на укладку трубопровода протяженностью 1000 км, который свяжет газовое месторождение Восточный Осман и Южный Иолотань для доставки газа с восточных залежей к Каспию. Новый внутренний газопровод предполагается построить отчасти на иностранные займы, однако данных о стоимости строительства еще нет. Являясь крупнейшим экспортером в Центральной Азии, Туркменистан продает газ в основном российскому «Газпрому» по его трубопроводам. В настоящее время активные попытки расширить сотрудничество с Ашхабадом предпринимает ЕС, в том числе в рамках проекта «Набукко».

Туркменистан уже неоднократно заявлял о необходимости «диверсификации маршрутов поставок туркменского природного газа, а также создания надежной и стабильной системы вывода туркменских энергоносителей на международные рынки».

Президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов на этой неделе встречался в Москве с российским коллегой Дмитрием Медведевым и премьер-министром Владимиром Путиным. Вопреки ожиданиям, соглашение о газопроводе по территории Туркменистана сторонами подписано не было. В то же время помощник президента РФ Сергей Приходько сказал журналистам, что документ может быть подписан в этом году после доработки. По его словам, эксперты оценивают проект в \$1 млрд.

В конце 2007 года правительствами России, Казахстана и Туркменистана было подписано Соглашение о строительстве Прикаспийского газопровода. Согласно этому документу, на территории трех государств планируется реконструировать старые и построить новые магистрали, чтобы в итоге сформировать так называемую Прикаспийскую газопроводную систему с пропускной способностью до 30 млрд м<sup>3</sup> газа в год. Ввести в строй Прикаспийский газопровод, который пройдет вдоль восточного побережья Каспийского моря и вольется в российскую газотранспортную систему, планируется в 2010 году. Тем временем Китай прокладывает трубу из Туркменистана через Узбекистан и Казахстан, также надеясь начать импорт газа в 2010 году. При этом его пропускная способность будет увеличена до 40 млрд м<sup>3</sup> газа в год вместо предусмотренных ранее 30 млрд м<sup>3</sup>.

В свою очередь, Евросоюз все активнее советует Туркменистану присоединиться к «Набукко». Незадолго до визита Бердымухамедова в Москву этот вопрос обсуждала в Ашхабаде министр внешней торговли Франции.

*Рейтер*

## ***Россия и Украина обсуждают возможность снижения поставок газа***

*18 марта 2009 г.*

Министр топлива и энергетики Украины Юрий Продан заявил 18 марта, что Россия, скорее всего, пойдет на встречу Украине в ее желании сократить в 2009 году поставки газа. Согласно контракту между «Нафтогазом» и «Газпромом», Россия должна поставить в течение года на Украину 40 млрд м<sup>3</sup> газа. Сейчас украинская сторона просит о снижении этого объема до 33 млрд м<sup>3</sup>.

В конце февраля пресс-служба «Газпрома» подтвердила получение официального письма «Нафтогаза Украины», в котором тот предложил пересмотреть отдельные положения контракта от 19 января 2009 года и снизить поставки газа на Украину в текущем году на 17.5% – до 33 млрд м<sup>3</sup>.

В марте глава «Газпрома» Алексей Миллер заявил, что штрафные санкции к «Нафтогазу Украины» за недобор газа в феврале 2009 года применяться не будут. Однако глава «Газпрома» напомнил, что, согласно договоренностям, «есть минимальный объем отбора газа, который должна осуществлять Украина по месяцам». 12 марта премьер-министр России Владимир Путин также заявил об отказе от штрафных санкций в отношении Киева за недобор газа из-за предбанкротного состояния Украины.

Согласно принципам работы «Газпрома», контрагент обязан оплатить за контрактованный объем газа. По соглашениям, в феврале Украина должна была импортировать 2 млрд м<sup>3</sup> газа и заплатить за них \$720 млн. На самом деле Украина импортировала 1 млрд м<sup>3</sup> на \$360 млн.

В первом квартале 2009 года российский газ поставляется на Украину по цене в \$360 за 1000 м<sup>3</sup>. В последующие кварталы цена будет корректироваться в соответствии с динамикой цен на нефтепродукты. По оценкам правительства Украины, среднегодовая цена в 2009 году составит \$228.8 за 1000 м<sup>3</sup>.

17 марта «Нафтогаз Украины» представил новый баланс, в котором сообщил, что в феврале поставки газа по территории страны составили 6 млрд м<sup>3</sup> газа (11.3 млрд м<sup>3</sup> в феврале 2008 года). По мнению экспертов, годовой транзит в ЕС по Украине не превысит 100 млрд м<sup>3</sup> вместо заявленных 120 млрд.

*Ъ-Online*

## **Электроэнергетика**

### ***Урегулирование энергокризиса в Таджикистане***

*30 января 2009 г.*

Тяжелая ситуация с энергообеспечением в Таджикистане требует принятия экстренных мер. В почти обесточенной стране с 27 января лимит на подачу электроэнергии затронул и столицу, где до того, по распоряжению президента, ограничений не вводилось.



Таджикские энергетики связывают сокращение подачи электричества с тем, что с 1 января 2009 года Узбекистан прекратил транзит туркменской электроэнергии в Таджикистан, что ввергло страну в ещё более глубокий кризис.

Сложная ситуация складывается и на Нурекской ГЭС, которая вырабатывает около 70% всей электроэнергии страны. Запасов воды в Нурекском водохранилище, необходимой для выработки электроэнергии, хватит до середины февраля. «В настоящее время приток воды из реки Вахш, на которой построена ГЭС, составляет порядка 120 м<sup>3</sup> в секунду, а выработка идет на уровне 440 м<sup>3</sup> в секунду», – отметил заместитель министра энергетики и промышленности страны Пулод Мухиддинов. В настоящее время уровень воды в резервуаре Нурекского водохранилища на 8.5 м ниже необходимого. До критической отметки, ниже которой, по техническим параметрам, запрещено эксплуатировать плотину, остаётся всего 7 метров.

В министерстве энергетики и промышленности Таджикистана надеются, что вопрос с транзитом туркменской электроэнергии найдет решение в ближайшие дни. Для этого создана специальная рабочая группа во главе с вице-премьером Муродали Алимардоном, которая в начале февраля отбывает в Ташкент для переговоров

### ***Строительство ГЭС Камбарата-1 в Кыргызстане***

*3 февраля 2009 г.*

В Москве подписано соглашение между правительствами Кыргызстана и России о строительстве Камбаратинской ГЭС-1. Целью настоящего соглашения является сотрудничество сторон в работе по сооружению и эксплуатации Камбаратинской ГЭС-1 и необходимых для ее функционирования инфраструктурных объектов. Согласно документу, стороны оказывают содействие созданию Акционерного общества, которое учреждается совместно ОАО «Интер РАО ЕЭС» (Россия) и ОАО «Электрические станции» (Кыргызстан). Каждая сторона будет иметь по 50% в уставном капитале нового АО.

Российская сторона обеспечит привлечение на строительство Камбаратинской ГЭС – \$1.7 млрд в виде кредитных ресурсов (льготный период – 8 лет, срок погашения кредита – 20 лет), которые будут предоставлены АО в течение 4 лет, начиная с 2009 года. Кроме того, между министерствами финансов двух стран достигнуто соглашение об оказании Россией безвозмездной финансовой помощи Кыргызстану на \$150 млн, которые поступят в республику не позднее 30 апреля текущего года.

По состоянию на 1 января 2009 года государственный долг Кыргызстана перед Россией превышает \$193 млн.

Часть указанной задолженности погашается досрочно путем передачи в собственность России находящегося в собственности Кыргызстана 48-процентного пакета акций ОАО «Транснациональная корпорация «Дастан» стоимостью свыше \$19 млн. Кроме того, России будет передано здание ее торгового представительства в республике с земельным участком и с

правом безвозмездного пользования сроком на 49 лет с последующими пролонгациями.

Оставшаяся после списания часть задолженности Кыргызстана в течение семи рабочих дней после юридического оформления права собственности РФ на пакет акций ОАО «ТНК «Дастан» и указанного имущественного объекта будет списана в рамках мероприятий по оказанию официальной помощи развитию этой республике.

*Фергана.Ру*

### ***ОЭС Центральной Азии может дать сбой***

*6 февраля 2009 г.*

Объединенная энергосистема (ОЭС) Центральной Азии может дать сбой из-за сложной ситуации с энергоснабжением в Таджикистане. Энергосистемы Казахстана, Кыргызстана, Узбекистана и Таджикистана работают параллельно в составе ОЭС Центральной Азии, соблюдая запланированные перетоки электроэнергии. Наиболее напряженная ситуация с электроснабжением потребителей складывается в таджикской энергосистеме.

Такое положение с электроснабжением потребителей в Таджикистане может привести к возникновению ещё больших несанкционированных перетоков электроэнергии из других энергосистем в Таджикистан. Это приведет к нарушению нормальных параметров качества электрической энергии и возможной работе противоаварийной автоматики по отключению потребителей во всех энергосистемах ОЭС Центральной Азии, поясняет ОАО «НЭСК».

Эта ситуация вызвала озабоченность руководителей энергосистем ОЭС Центральной Азии и на 13 февраля текущего года в Ташкенте намечено заседание координационной комиссии Координационного электроэнергетического совета ОЭС Центральной Азии по выработке соответствующих решений в сложившейся ситуации.

*Информационное Агентство «АКИpress»*

### ***Казахстан приостанавливает строительство АЭС в Актау***

*23 февраля 2009 г.*

Казахстан принял решение о приостановлении реализации проекта по строительству АЭС в Актау до урегулирования с Россией вопросов передачи интеллектуальной собственности. Денежные ресурсы, выделенные ранее из бюджета на доработку технической документации проекта, вернули в бюджет по причине неготовности правовой базы. Об этом сообщил министр энергетики и минеральных ресурсов республики Сауат Мынбаев, выступая в Мажилисе парламента.

Как пояснил вице-министр энергетики и минеральных ресурсов Асет Магауов, проблема носит юридический характер. Доработать проект совместное предприятие должно было на основании того, что российская

сторона войдет в него интеллектуальной собственностью, а казахстанская – деньгами. Возникает вопрос о межправительственном соглашении. Необходима договоренность на уровне правительств о том, что «Росатом» имеет право передать интеллектуальную собственность в уставный капитал совместного предприятия. По его словам, в конце прошлого года стороны обменялись первыми вариантами межправительственного соглашения. Но по бюджетной дисциплине, если деньги не были истрачены, они должны быть возвращены в бюджет. А поскольку юридических оснований в отсутствии соглашения не было, казахстанская сторона и не могла их тратить.

В прошлом году Казахстан сделал свои предложения по межправительственному соглашению россиянам, продолжает Асет Магауов, в этом году они их доработали и вернули, и в ближайшее время должна состояться встреча экспертов, которые в течение двух-трех дней, путем устного обсуждения, должны выработать окончательный согласованный вариант. Вполне вероятно, что подобное соглашение будет готово к концу первого полугодия этого года.

По мнению заместителя директора Центра безопасности ядерных технологий РК Александра Клепикова, вполне возможно, что реальной причиной является не интеллектуальная собственность, а текущая экономическая ситуация, в которой сложно рассчитывать на накопление в бюджете Казахстана средств, достаточных для такого рода проекта. Более того, поясняет он, при сохранении текущего тренда в мировой экономике стоимость производства энергии на АЭС может оказаться сравнимой и даже превзойти стоимость энергии, вырабатываемой на обычных тепловых электростанциях, и это при гораздо больших первоначальных инвестициях. Так что разговор об интеллектуальной собственности может оказаться не более чем тайм-аутом, взятым обеими сторонами для определения целесообразности вложения нескольких миллиардов долларов в этот проект в ближайшие годы, говорит Александр Клепиков.

*«Курсивъ»*

### ***По ЦА отмечается дефицит мощности потребления электроэнергии***

*27 февраля 2009 г.*

По всему Центральноазиатскому региону наблюдается общий дефицит мощности потребления электроэнергии. Несмотря на значительные ограничения, вводимые в Казахстане, Таджикистане и Узбекистане, все энергосистемы продолжают испытывать определенные трудности.

Как сообщает пресс-служба ОАО «Национальная электрическая сеть Кыргызстана», сложная ситуация складывается в работе кыргызской энергосистемы, особенно с надежностью электроснабжения потребителей севера республики. Казахстанская энергосистема с 25 февраля 2009 года перешла на раздельную работу с Объединенной энергетической системой Центральной Азии с отключением всех высоковольтных линий (ВЛ) 500-220-110 кВ по границе с Кыргызстаном.

В связи с этим, электроснабжение севера кыргызской энергосистемы осуществляется только по одной линии 500 кВ Л-509 «Токтогульская ГЭС – Фрунзенская» и дополняется выработкой электроэнергии на ТЭЦ г. Бишкека. Недостаточность пропускной способности привела к введению дополнительных ограничений в ряде северных областей Кыргызской Республики. Сейчас они вводятся в часы вечернего максимума с 18:00 до 22:00 на величину 150 мегаватт. Вводимые ограничения необходимы для предотвращения аварийной ситуации и выхода из строя Л-509.

Решение казахстанской энергосистемы о выходе на раздельную работу с ОЭС Центральной Азии связано с систематическим несанкционированным перетоком электроэнергии в Таджикскую энергосистему. Уровень Нурекского и Кайракумского водохранилищ близок к критическому, и Таджикистан испытывает острый дефицит электроэнергии. В столице республики электроэнергия подается на 9 часов, а в регионах только на 3 часа в день.

Ведутся переговоры по урегулированию вопроса о работе стран в параллельном режиме ОЭС ЦА.

<http://kg.akipress.org/news/67731>

### **На Сангтудинской ГЭС-1 завершает работы «Институт Гидропроект»**

*3 марта 2009 г.*

**Справка:** реализация проекта началась 15 апреля 2005 года – именно тогда после значительного перерыва состоялось официальное возобновление строительства ГЭС с помощью российской стороны. Заказчиком является ОАО «Сангтудинская ГЭС-1» – компания с совместным участием в капитале России и Таджикистана. В роли инвестора с российской стороны выступает ОАО «ИНТЕР РАО ЕЭС». Объем российских инвестиций составил порядка \$600 млн. На данный момент это крупнейший проект в энергетике из реализуемых совместно с Таджикистаном. Он сопровождается поддержкой на государственном уровне. ГЭС мощностью 670 МВт расположена на реке Вахш, вблизи поселка Сангтуда в 170 км от Душанбе. Ввод в действие Сангтудинской ГЭС-1 – важный шаг на пути решения проблем энергоснабжения Республики Таджикистан.

«Институт Гидропроект» выполняет завершающий этап работ на Сангтудинской ГЭС-1 в Таджикистане. Пуск последнего, четвертого агрегата гидроузла намечен на конец марта. В ближайшее время планируется достроить плотину до проектных отметок, поднять водохранилище до нормального подпорного уровня и смонтировать сегментные затворы на концевых сооружениях. «Институт Гидропроект», находящийся под управлением ОАО «Инженерный центр ЕЭС», выступил в роли генерального проектировщика, выполнил проектно-изыскательские работы, разработал проектную документацию, обеспечил авторский надзор на строительстве Сангтудинской ГЭС-1 мощностью 670 МВт. Под контролем специалистов компании вопло-

щен проект гидроузла, компоновка которого включает плотину (каменно-земляную с ядром), здание ГЭС, турбинные водоводы, водоприемник ГЭС, строительно-эксплуатационный водосброс (в свою очередь, включает два строительно-эксплуатационных тоннеля, водоприемник, концевые сооружения), ОРУ 220 кВ. Изготовление и поставка основного оборудования обеспечено ОАО «Силовые машины».

<http://www.ruscable.ru/news/news-17061.html>

### ***Перспективы развития атомной энергетики в Беларуси***

*10-13 марта 2009 г.*

В Минске прошла Международная специализированная выставка «Атомэкспо–Беларусь». В ее работе приняли участие руководители предприятий и организаций, специалисты, ученые в области атомной энергетики из Беларуси, России, Украины, Китая, Финляндии, Чехии, а также представители Исполнительного комитета СНГ.

Основной целью проведения выставки является содействие в реализации проекта строительства атомной электростанции в Республике Беларусь, представление новейших мировых технологий проектирования, строительства и безопасной эксплуатации АЭС.

В рамках выставки 11 марта состоялась научно-практическая конференция «Перспективы развития атомной энергетики в Республике Беларусь» по вопросам научного сопровождения строительства АЭС, мирового опыта развития ядерной энергетики, обеспечения ядерной и радиационной безопасности.

### ***Энергосистема Казахстана с 11 марта работает в параллельном режиме с ОЭС Центральной Азии***

*13 марта 2009 г.*

По сообщению пресс-службы АО «KEGOK», вследствие несогласованных действий со стороны энергосистем Таджикистана и Узбекистана, с 26 февраля 2009 года Единая электроэнергетическая система (ЕЭС) Казахстана вышла из параллельного режима в целях обеспечения устойчивости работы. Планировалось, что раздельная работа энергосистем сохранится до сезонного улучшения влажностности и наполнения водохранилищ в регионе (вторая декада апреля).

Переход на раздельную работу с ОЭС Центральной Азии способствовал возобновлению транзита туркменской электроэнергии для Таджикистана. Однако дисбаланс производства и потребления электроэнергии привел к участвовавшим сбоям, падению частоты и ограничениям потребителей в энергосистемах Таджикистана, Кыргызстана и Узбекистана.

Учитывая ситуацию и просьбы, казахстанская сторона рассмотрела возможность вернуться в параллельный режим с соблюдением следующих условий: возврат электроэнергии, предоставление регулирующих мощностей, беспрепятственного транзита и соблюдение графика потребления электроэнергии.

6 марта в городе Алматы прошла рабочая встреча представителей министерств и системных операторов Казахстана, Узбекистана, Кыргызстана и Таджикистана, по итогам которой было принято решение о восстановлении параллельной работы ЕЭС Казахстана с ОЭС ЦА.

Согласно достигнутым договоренностям, Таджикистан будет получать из Туркменистана и Узбекистана до 20 млн кВт/ч в сутки. Системный опе-

ратор Таджикистана заключит договор с АО «KEGOC» на оказание услуг по регулированию мощности. Это позволит получать Южной зоне ЕЭС Казахстана до 200-250 МВт в часы пик. Внепланово потребленную электроэнергию ОАХК «Барки Точик» вернет Казахстану (АО «KEGOC») до июня в размере 88.4 млн кВт/ч.

ГАК «Узбекэнерго» в полном объеме предоставит транзит электроэнергии на период контракта между ОАХК «Барки Точик» и ГЭК «Турменэнерго», а также обеспечит переток электроэнергии из Таджикистана в Казахстан. ОАО «НЭС Кыргызстана» также обеспечит регулирование мощности в диапазоне 100-150 МВт и с 20 апреля текущего года начнет компенсировать АО «KEGOC» потери электроэнергии за январь-март.

Кроме этого, на предстоящем заседании Координационного энергетического совета (КЭС) ЦА системными операторами Узбекистана и Казахстана будет рассмотрен вопрос заключения договоров на оказание услуг по регулированию мощности с 2005 по 2009 годы.

Мероприятия по восстановлению параллельного режима были начаты 7 марта, а с 01.31 часов по времени Астаны 11 марта ЕЭС Казахстана работает параллельно с ЕЭС России и ОЭС Центральной Азии. В случае несоблюдения сторонами принятых обязательств, системный оператор Казахстана оставляет за собой право вернуться в отдельный режим работы.

Казинформ

## **Финансовый сектор**

### ***ВЭБ получил контроль над 75% украинского Проминвестбанка***

*15 января 2009 г.*

**Справка:** «Проминвестбанк» создан в 1992 году в виде ЗАО на базе учреждений «Пром-стройбанка» бывшего СССР и все время находился в десятке крупнейших банков страны, специализируясь на кредитовании промышленных предприятий.

В соответствии с результатами выкупа дополнительной эмиссии «Внешэкономбанк» (Россия) получил контроль над 75% акций Акционерного коммерческого промышленно-инвестиционного банка «Проминвестбанк». Согласно плану финансового оздоровления, акционеры, помимо увеличения уставного капитала банка, также планируют дополнительно направить дополнительное финансирование в объеме более 7 млрд гривен и привлечь клиентов с большими денежными средствами.

В декабре Антимонопольный комитет Украины уже дал разрешение «Внешэкономбанку» на приобретение более 50% акций «Проминвестбанка».

Рейтер

### ***Российские банки могут быть заинтересованы в приобретении казахстанского «БТА-Банка»***

*25 февраля 2009 г.*

Начавший испытывать проблемы в прошлом году казахстанский «БТА Банк» был национализирован в начале февраля этого года. Контрольный пакет банка перешел Фонду национального благосостояния «Самрук-Казына». Фонд начал искать новых инвесторов и, в частности, обратился с предложением о покупке банка к Сбербанку. По словам старшего вице-президента Сбербанка Дениса Бугрова, в настоящее время банк проводит первоначальные консультации с представителями «БТА Банка» и изучает ситуацию.

Свою заинтересованность к БТА проявил и «Банк развития». В частности, председатель «Банка развития» Владимир Дмитриев в ходе визита в Казахстан обсудил с президентом страны Нурсултаном Назарбаевым возможность участия в предпринимаемых властями мерах по оздоровлению «БТА Банка». «Мы подставили «ресурсное плечо» «Проминвестбанку» на Украине, обеспечив его финансовую устойчивость... не исключаю, что к ситуации с «БТА Банком» мы будем подходить с этого же ракурса». Он отметил, что никаких конкретных решений по этому вопросу на сегодняшний день не принято.

*РБК daily*

### **Сбербанк ведет переговоры о покупке белорусского «БПС-Банка»**

*11 марта 2009 г.*

Сбербанк России рассматривает возможность покупки 100% белорусского «БПС-Банка», сообщил на брифинге заместитель председателя правления Сбербанка Илкка Салонен.

Нацбанк Беларуси ранее анонсировал продажу контроля в «БПС-Банке» иностранному инвестору. Комментируя ситуацию, начальник главного управления банковского надзора, член совета директоров Нацбанка Беларуси Сергей Дубков напомнил, что Сбербанк России объявлял о своем желании работать на белорусском рынке. В этой связи, между правительством Беларуси и Сбербанком было подписано соглашение, в котором рассматриваются условия взаимодействия, в том числе, и через приобретение пакета акций одного из действующих, либо создание нового банка. Параметры сделки, ее стоимость, размер пакета в соглашении не оговаривались.

В соответствии с предоставленной Сбербанком РФ информацией, в настоящий момент в «БПС-Банке» идет проверка благонадежности финансового состояния компании. В течение марта предполагается завершить финансовый и юридический due diligence, а середине апреля – начать переговоры о цене сделки. ОАО «БПС-Банк» (ранее Белпромстройбанк) создано в декабре 1991 года. В 2008 году банк занимал 3-е место из 27 белорусских банков по размеру валовых активов (Br5.68 трлн на 1 января 2008 года). Доля государства в банке составляет 89.9%. Акционерами банка являются 18098 юридических и физических лиц. Собственный капитал банка за 2007 год вырос на 34% до Br382.5 млрд. Уставный фонд банка на 1 января 2008 года составил Br139.9 млрд, что на 40% боль-

ше, чем на начало 2007 года. Чистая прибыль ОАО «БПС-Банк» по МСФО за 2008 год составила Br64.4 млрд, увеличившись на 20.1% по сравнению с 53.6 млрд Br, полученными в 2007 году. Активы банка выросли до Br4241.9 млрд, темп роста активов – 22.8%. Капитал банка по сравнению с началом 2008 года увеличился в 2 раза, составив Br557.3 млрд, показатель достаточности капитала (CAD) составил 16.6%.

*Рейтер*

## **Металлургия и машиностроение**

### ***«КамАЗ» для Туркменистана***

*25 февраля 2009 г.*

Туркменистан намерен закупить очередную крупную партию спецтехники – 1040 автомашин марки «КамАЗ» на общую сумму свыше \$99.82 млн. Президент Туркменистана поручил министерству торговли и внешнеэкономических связей страны заключить с компанией КАМАЗ FTC Corp соответствующий контракт. Закупленная техника будет распределена между администрациями областей и города Ашхабада.

Закупка партии машин стала итогом состоявшихся 19 февраля переговоров президента страны Гурбангулы Бердымухамедова с гендиректором ОАО «КамАЗ» Сергеем Когогиным.

*«Интерфакс»*

## **Транспорт и транзит**

### ***Новый автомобильный маршрут свяжет Таджикистан с Китаем, Кыргызстаном, Афганистаном и Пакистаном***

*10 февраля 2009 г.*

Арабские фонды планируют финансировать строительство автотрассы Куляб-Калаи-Хумб в Таджикистане. В соответствии с ТЭО, на строительство автодороги протяженностью 100 км потребуется около \$160 млн. Финансирование проекта будут осуществлять пять арабских финансовых организаций – Исламский банк развития, Саудовский фонд развития, Кувейтский фонд арабского развития, Фонд ОПЕК и Фонд Абу-Даби. В конце февраля правительство Таджикистана подпишет кредитное соглашение с фондами, после чего будет проведён международный тендер на выбор генерального подрядчика.

Проект также включает в себя строительство трёх крупных мостов, протяженность каждого из которых составит 1 км, и восстановление центральных улиц города Хорог – административного центра Горно-Бадахшанской автономной области Таджикистана.

Проект имеет важное экономическое и политическое значение для Таджикистана. Он позволит открыть новый автомобильный маршрут, который свяжет страну с Китаем, Кыргызстаном, Афганистаном и Пакистаном и увеличить объем транзита грузов.



### ***Таджикистан предоставит территорию для строительства автотрассы Ош–Баткен***

*4 марта 2009 г.*

Таджикистан предоставит территорию для строительства автотрассы, которая соединит кыргызские города Ош и Баткен.

3 марта в административном центре Согдийской области (север Таджикистана) городе Худжанд прошла встреча секретарей Советов безопасности двух стран Амиркула Азимова (Таджикистан) и Адахана Мадумарова (Кыргызстан). По итогам встречи подписан протокол, в соответствии с которым Таджикистан предоставит соседнему государству свою территорию для строительства автотрассы Ош–Баткен, которая сократит путь между двумя южными регионами.

Как ожидается, дорога будет проходить по территории Исфаринского района Таджикистана, граничащего с Кыргызстаном.

По словам Азимова, основа подписания протокола была заложена в 2005 году, когда было подписано Межправительственное соглашение, в соответствии с которым кыргызская сторона предоставила Таджикистану в аренду сроком на 49 лет земли для возведения линии электропередачи 200 кВ Баткен–Канибадам.

В свою очередь, Мадумаров сообщил, что в ходе переговоров «достигнута устная договоренность» о взаимодействии пограничников двух стран в разрешении конфликтных ситуациях на границе.

<http://www.ca-news.org/news/79911?from=ya>

### ***Душанбе и Ташкент соединит авиасообщение***

*6 марта 2009 г.*

Душанбе и Ташкент в ближайшее время соединит авиационное сообщение, сообщила журналистам пресс-секретарь таджикостанской авиакомпании «Tajik air» Назира Давлатова. По ее словам, договоренность о возобновлении авиасообщения между столицами этих двух центрально-азиатских республик была достигнута руководством компаний «Tajik air» и «Узбекистон хаво йуллари». «Полеты будут восстановлены после урегулирования ряда вопросов, касающихся реализации ранее подписанного межправительственного соглашения», – сказала она. Согласно достигнутым договоренностям рейсы будут выполняться на паритете.

Как ожидается, первый пробный рейс будет выполнен в марте этого года. «Tajik air» и «Узбекистон хаво йуллари» обговорили также вопросы возможного открытия авиасообщения с Бухарой, Самаркандом и Худжандом.

Воздушное сообщение между двумя соседними государствами было прервано в 1992 году, сразу после начала гражданского противостояния в

Таджикистане. Спустя восемь лет стороны договорились о возобновлении полетов, однако дело ограничилось пробным рейсом Душанбе-Ташкент.

<http://www.ca-news.org/news/82281?from=ya>

## **Другие отрасли**

### ***ОБИТ* начинает строительство сети фиксированного WiMax в Алматы**

*23 января 2009 г.*

ТОО «ОБИТ–Телекоммуникации» (Санкт-Петербург) закупила оборудование для строительства сети и получила частоты в диапазоне 3.5 ГГц. Компанией заключен договор о размещении телекоммуникационного оборудования на телебашне города Алматы, что позволит обеспечить в короткие сроки покрытие практически всех районов города. Завершение строительства сети WiMax запланировано на второй квартал 2009 года, после чего компания «ОБИТ–Телекоммуникации» начнет подключать абонентов. Данное решение ориентировано на корпоративных клиентов.

На первом этапе технология WiMax будет использоваться только в качестве элемента сети фиксированной связи компании для быстрого решения проблемы «последней мили». Главным преимуществом сетей WiMax является высокая скорость подключения, реализация данного проекта позволит ТОО «ОБИТ – Телекоммуникации» быстро нарастить клиентскую базу в Алматы. Конкурентными преимуществами компании станут оперативность, качество сервиса и возможность получить полный комплекс услуг связи в течение одного дня.

### ***Казахстанские инвестиции в производство металлоконструкций в России***

*3 февраля 2009 г.*

Компания «Бин Вест», входящая в казахстанскую группу «Базис-А», планирует организовать в Петербурге производство металлоконструкций стоимостью 120 млн руб. Эксперты считают, что строительство завода обойдется в несколько раз дороже, чем заявляет инвестор. Рынок металлоконструкций сейчас сильно сократился, но при этом эксперты также отмечают, что как строительный материал металлоконструкции имеют важное свойство, востребованное как раз в период кризиса, — быстро-возводимость. Кроме того, к моменту запуска производства возможно восстановление спроса, полагают они. Помимо этого проекта «Базис-А» ведет строительство жилого комплекса в Петроградском районе.

«Бин Вест» планирует построить на участке площадью 28.37 тыс. м<sup>2</sup> здание общей площадью 15 тыс. м<sup>2</sup>, в котором будет размещено производство металлоконструкций. По данным комитета по строительству города Санкт-Петербурга, в который компания обратилась с просьбой о предоставлении земельного участка, планируемый объем производства составит 200 тонн изделий в месяц. В состав комплекса войдет цех металло-

обработки для изготовления свайных каркасов, а также цеха для выпуска штампованных изделий, строительных компонентов и крупноузловых металлоконструкций.

Представитель компании «Базис СПб» сообщил, что «Бин Вест» входит в казахстанскую группу компаний «Базис-А». Объем инвестиций в строительство нового производства оценивается в районе 120 млн рублей. «Базис-А» также ведет строительство жилого комплекса площадью 60 тыс. м<sup>2</sup>. Всего группа построила более 100 объектов в Казахстане и 18 — за рубежом.

*РБК daily*

### ***Россия и Туркменистан обсуждают возможность использования космической навигационной системы «Глонасс»***

*19 февраля 2009 г.*

Россия и Туркменистан обсуждают возможности использования российской космической навигационной системы «Глонасс». Определены пять возможных направлений российско-туркменского сотрудничества в области освоения космоса. Это использование российской космической навигационной системы «Глонасс», дистанционное зондирование земли с российских космических аппаратов, позволяющее, в частности, решать проблемы экологической безопасности и состояния трубопроводов. В области связи обсуждались возможности совместной эксплуатации спутника и в перспективе создание туркменского спутника связи.

*ИТАР-ТАСС*

### ***Консолидация уранодобывающих активов России в Казахстане***

*12 марта 2009 г.*

Власти Казахстана одобрили сделку по приобретению российским урановым холдингом «Атомредметзолото» (АРМЗ, структура корпорации «Росатом») уранодобывающих активов компании «Эффективная энергия Н.В.».

В частности, АРМЗ стал владельцем 50% доли ТОО «Каратау» и 25% акций АО СП «Акбастау». Эксперты на сегодняшний день оценивают стоимость сделки порядка \$560-580 млн. Кредит на финансирование покупки долей в СП «Атомредметзолото» предоставил «Газпромбанк». После завершения сделки АРМЗ консолидировало все российские уранодобывающие активы в трех совместных предприятиях с АК «Казатомпром»: «Заречное», «Акбастау» и «Каратау» по 50% в каждом. Конечным бенефициаром сделки выступает госкорпорация «Росатом».

Консолидация АРМЗ 100% уранодобывающих активов компании «Эффективная энергия Н.В.» произошло в рамках межправительственной программы России и Казахстана. Разрешение со стороны Казахстана консолидировать уранодобывающие активы российской стороной укрепляет взаимоотношения двух стран в данном направлении. Кроме того, АРМЗ

имеет уникальный опыт в урановых проектах, что, несомненно, скажется на эффективном использовании консолидированных активов.

В сообщении уранового холдинга отмечается, что покупка данных активов выводит АРМЗ по объему сырьевой базы урана на второе место среди иностранных уранодобывающих компаний, работающих в Казахстане.

«Каратау» и «Акбастау» разрабатывают четыре участка месторождения Буденновское. Суммарные запасы и ресурсы двух СП составляют 49,8 тыс. и 84 тыс. тонн урана соответственно по категориям С1, С2 и Р1. «Каратау» уже вышло на стадию промышленной добычи: в 2008 году здесь было произведено 653 тонны урана. «Акбастау» начнет добычу в 2009 году. Кроме того, ранее РФ и Казахстан создали СП «Заречное», где в 2008 году было добыто 167 тонн сырья. Ранее «Атомредметзолото» заявляло о перспективном плане довести объем добычи урана на трех СП в Казахстане до 6 тыс. тонн к 2020 году. В настоящее время в РФ АРМЗ добывает в год чуть больше 3 тыс. тонн урана.

*Курсивъ*

## **Политические и социальные аспекты сотрудничества**

### ***Трудовые мигранты в России***

*14 января, 2009 г.*

Международная правозащитная организация Human Rights Watch (HRW) в опубликованном 19-м ежегодном докладе (World Report 2009) призывает Россию к более эффективному решению проблем трудовых мигрантов. Особое внимание в докладе уделяется проблемам трудовых мигрантов в России. По оценкам организации, в РФ трудятся от 4 до 9 млн гастарбайтеров, 80% из них приехали из республик бывшего Советского Союза. Около 40% иностранных рабочих заняты в строительстве, где многие из них сталкиваются с такими нарушениями прав, как изъятие удостоверений личности, отказ в заключении трудовых контрактов, задержки или невыплаты заработной платы, работа в небезопасных условиях. Хотя миграционная политика в РФ в последние годы стала более либеральной, у гастарбайтеров по-прежнему слишком мало возможностей защитить свои права, констатируют представители HRW.

*РИА "Новости"*

### ***РФ будет оставаться наиболее привлекательной страной для узбекских мигрантов***

Россия в ближайшие годы будет оставаться наиболее привлекательной страной для узбекских мигрантов, говорится в обзоре «Трудовая миграция в Республике Узбекистан: социальные, правовые и гендерные аспекты», подготовленном ПРООН и Гендерной программой посольства Швейцарии в Узбекистане.

В документе отмечается высокий уровень миграционных настроений у граждан Узбекистана. Там отмечается, что около 30% из числа приняв-

ших участие в опросе, в той или иной форме желают выехать из страны. «Несмотря на то, что с каждым годом уменьшается количество граждан, желающих выехать в другие страны на постоянное место жительства, тем не менее, трудовая миграция из Узбекистана имеет устойчивую тенденцию к росту», говорится в документе. Эксперты указывают на нежелание трудовых мигрантов возвращаться обратно. «Они полностью адаптируются к новой среде, обзаводятся семьями и устойчивыми социальными связями и, таким образом, из трудовых мигрантов превращаются в резидентов», пишут эксперты. Аналитики считают, что ввиду того, что основной поток трудовых мигрантов из Узбекистана направлен в города России, необходимо открыть в крупнейших индустриальных центрах консульские службы этой страны.

### ***Российский «Первый канал» продолжит свою работу в Кыргызстане***

*12 марта 2009 г.*

Российский «Первый канал» продолжит свою работу в Кыргызстане. Об этом сообщил генеральный менеджер Национальной государственной телерадиокорпорации Кыргызстана Айбек Молдокадыров.

По его словам, слухи о скором прекращении трансляции российского канала, как это было в Таджикистане, беспочвенны. «Это принципиальный момент, и он оговорен в документах о дружбе и сотрудничестве между нашими странами. Кроме того, есть указ президента Кыргызстана по данному поводу. Эксклюзивные права на подачу сигнала по стране имеет недавно образованное совместное предприятие. Закрытое акционерное общество «Первый канал – Кыргызстан», в котором доли между странами поделены поровну. СП возглавляет Эсен Абдувалиев. С российской стороны у нас есть лишь небольшие разногласия по стоимости рекламы на канале. Скоро мы поедем на очередной раунд переговоров в Москву, на которых должны решить этот вопрос и утвердить размер бюджета СП», – рассказывает Айбек Молдокадыров.

Однако директор по маркетингу кабельной сети «Ала-ТВ» Дмитрий Ларькин сомневается, что они смогут и в дальнейшем предлагать продукцию российского телеканала своим зрителям. «Причина в том, что ЗАО «Первый канал – Кыргызстан» запросило с нас пятизначную сумму в евро. Переговоры с ними ведутся с конца 2008 года. Таким образом, для нас продукция «Первого канала» становится самой дорогой. Хоть нам и удалось снизить первоначальную сумму, но все равно она на порядок превышает наши возможности».

По его словам, выход можно было бы найти в прямом договоре «Ала-ТВ» с «Первым каналом», но все эксклюзивные права на сигнал принадлежат вышеупомянутому ЗАО. «И я думаю, что многое будет зависеть от позиции руководства российского масс-медиа, заинтересованного в зрительской аудитории. К нам, к примеру, приходят представители китайских, других телекомпаний и предлагают брать их сигнал совершенно бесплатно», – отметил Ларькин.

### ***В Таджикистане прекращено вещание телеканала «РТР-Планета»***

*3 марта 2009 г.*

Вещание единственного российского телеканала в Таджикистане прекращено из-за отсутствия подписанного контракта на 2009 год. Контракт не был подписан российской стороной из-за новых тарифов на вещание, которые были изменены впервые с 1998 года.

Со 2 марта вещание телеканала «РТР-Планета» на Таджикистан прекращено за долги. Глава ОАО «Радиотелеком» при таджикском Госкомитете по радиовещанию и телевидению Сухроб Алиев заявил, что «почти полтора месяца назад мы в очередной раз предупредили руководство российского телеканала о долгах и необходимости пересмотра тарифов за техническое обслуживание телевизионного оборудования, однако ответа так и не получили». При этом он добавил, что таджикская сторона открыта для переговоров и подписания нового соглашения на 2009 год. «Мы держим сетку вещания свободной, хотя есть уже много предложений», – отметил Алиев.

«РТР-Планета» был единственным российским каналом в телеэфире Таджикистана. Как сообщалось в конце января, таджикские власти насчитали ВГТРК долг в 4,8 млн российских рублей за технические услуги. Кроме того, Душанбе не устраивали расценки на электроэнергию, которыми пользовалась «РТР-Планета».

*ИТАР-ТАСС*

### **Безопасность**

#### ***Противодействие организованной преступности***

*29 января 2009 г.*

В соответствии с Межгосударственной программой совместных мер борьбы с преступностью на 2008–2010 годы, утвержденной 5 октября 2007 года решением Совета глав государств Содружества, в Минске, в Исполнительном комитете СНГ состоялось заседание рабочей группы органов СНГ, осуществляющих сотрудничество в сфере борьбы с преступностью. На встрече рассматривались вопросы по подготовке проекта Договора государств-участников СНГ о межгосударственном розыске лиц и Соглашение о порядке создания и деятельности совместных следственно-оперативных групп на территориях государств-участников СНГ.

В заседании приняли участие представители Координационного совета генеральных прокуроров, Совета министров внутренних дел, руководителей органов безопасности и специальных служб стран Содружества, Координационной службы Совета командующих Пограничными войсками, Антитеррористического центра государств-участников СНГ, министерств внутренних дел Беларуси и России, Федеральной службы России по контролю за оборотом наркотиков, Федеральной таможенной службы Российской Федерации, а также Исполкома СНГ и постоянного представительства России при уставных и других органах Содружества.

Проектом Договора предусматривается сотрудничество сторон в обмене оперативной, розыскной, криминалистической и иной информации о разыскиваемых лицах, исполнении запросов о проведении мероприятий по межгосударственному розыску, а Соглашением определяется порядок и обоснование необходимости создания совместных следственно-оперативных групп на территориях государств-участников СНГ.

***Страны ОДКБ договорились о создании Коллективных сил оперативного реагирования***

*4 февраля 2009 г.*

Решение о создании Коллективных сил оперативного реагирования принято 4 января на московском саммите ОДКБ (в организацию входят Армения, Белоруссия, Россия, Казахстан, Киргизия, Таджикистан и Узбекистан). Инициативу о создании таких сил президент России Дмитрий Медведев выдвинул на саммите ОДКБ в прошлом сентябре.

Костяк сил, как сообщил помощник президента России Сергей Приходько, составят 98-я воздушно-десантная дивизия из Иванова и 31-я десантно-штурмовая бригада из Ульяновска. Другие члены ОДКБ выделяют по батальону, и общая численность сил может составить свыше 15 000 человек, считает источник в Минобороны. Войска разных стран будут иметь совместимые системы связи, и смогут проводить совместные учения.

*Ведомости*

***Ратифицирован Протокол о механизме оказания военной помощи государствам ОДКБ***

*20 февраля 2009 г.*

На очередном заседании Совета Федерации сенаторы ратифицировали Протокол о механизме оказания военно-технической помощи государствам-членам Организации Договора о коллективной безопасности (ОДКБ) в случаях возникновения угрозы агрессии или совершения акта агрессии. Согласно документу, военно-техническая помощь предусматривает предоставление продукции военного назначения на безвозмездной или иной льготной основе для поддержания и восстановления боеготовности вооруженных сил государства-члена ОДКБ.

В соответствии с протоколом, в случае возникновения ситуации, которая будет расценена Советом коллективной безопасности ОДКБ как угроза совершения акта агрессии против любой из сторон, военно-техническая помощь будет предоставляться сторонами в соответствии с их национальным законодательством. Финансово-экономические и другие условия оказания военно-технической помощи определяются в каждом конкретном случае, исходя из возможностей, имеющихся у сторон.

Протокол определяет условия и порядок оказания военно-технической помощи. Так, например, продукция военного назначения может подлежать возврату, за исключением расходных материалов, а также об-

разцов вооружений и военной техники, утраченных в ходе ведения боевых действий, с их компенсацией на условиях, оговоренных в контракте (договоре). Сторона-получатель не вправе продавать или передавать продукцию военного назначения, поставленную в качестве военно-технической помощи иностранным государствам, физическим и юридическим лицам или международным организациям без предварительного письменного согласия поставляющей стороны. В свою очередь, поставляющая сторона вправе осуществлять контроль за целевым использованием продукции военного назначения, переданной в качестве военно-технической помощи.

Протокол подписан 6 октября 2007 года в Душанбе. В состав ОДКБ, кроме России, входят Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан.

*ИА REGNUM*

### ***Коллективные силы оперативного реагирования ОДКБ***

*2 марта 2009 г.*

В Ереване в ходе встречи генерального секретаря ОДКБ Николая Бордюжи с руководством страны обсуждены планы создания Коллективных сил оперативного реагирования ОДКБ. Соответствующее соглашение было подписано лидерами ОДКБ 4 февраля 2009 года в Москве. Войска будут использоваться для отражения военной агрессии, проведения операций по борьбе с международным терроризмом и экстремизмом, транснациональной организованной преступностью, наркотрафиком, а также для ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. Планируется, что коллективные силы будут дислоцированы на постоянной основе в России и им будут придаваться военные подразделения стран ОДКБ. В Организацию, помимо России и Армении, входят Беларусь, Казахстан, Киргизия, Таджикистан и Узбекистан.

### ***Парламент Узбекистана ратифицировал договор с Таджикистаном о государственной границе***

*13 марта 2009 г.*

Законодательная палата парламента Узбекистана 12 марта ратифицировала Договор между Таджикистаном и Узбекистаном о государственной границе. Нижняя палата парламента Таджикистана ратифицировала данный договор в конце февраля текущего года. 18 февраля текущего года в Душанбе состоялись очередные заседания совместной таджикско-узбекской межправительственной комиссии по вопросам торгово-экономического сотрудничества и таджикско-узбекской межправительственной комиссии по вопросам делимитации и демаркации государственной границы между Узбекистаном и Таджикистаном.

Президент РТ Эмомали Рахмон в ходе встречи с главой узбекской делегации – первым вице-премьером Узбекистана Рустамом Азимовым предложил скорейшую ратификацию договора между Таджикистаном и Узбекистаном о государственной границе.



По итогам переговоров были подписаны протоколы по вопросам торгово-экономического сотрудничества, а также демаркации и делимитации госграницы между Таджикистаном и Узбекистаном. По данным Главного управления пограничными войсками ГКНБ РТ, протяженность таджикско-узбекской границы составляет свыше 1106 км.

***Кыргызстан и Казахстан совершенствуют порядок пропуска через общую госграницу***

*16 марта 2009 г.*

Комитет по международным делам и межпарламентскому сотрудничеству Кыргызстана на своем заседании ратифицировал Соглашение между правительствами Кыргызстана и Казахстана о пунктах пропуска через государственную границу.

Соглашение было разработано для создания условий по совершенствованию порядка пропуска через кыргызско-казахстанскую государственную границу лиц, товаров и транспортных средств, с целью выявления и пресечения нелегальной миграции, контрабанды оружия, боеприпасов, наркотических средств, психотропных и отравляющих веществ.

Установление пунктов пропуска на автомобильном и пассажирском сообщениях рассматривается кыргызской стороной в качестве основного направления в противодействии нелегальной миграции и международному терроризму, усиления борьбы с контрабандой оружия, боеприпасов и обеспечения безопасности.

*<http://kg.akipress.org/news/68298>*

# Опыт региональных организаций экономического сотрудничества: Уроки для Центральной Азии

Йоханнес Ф. Линн, Оксана Пидуфала

Йоханнес Ф. Линн – старший научный сотрудник и исполнительный директор Центра Вулфенсона института Брукинса. С 1996 по 2003 годы – вице-президент Всемирного банка по Европе и Центральной Азии, в настоящее время является специальным советником ЦАРЭС. Электронная почта: jlinn@brookings.edu

Оксана Пидуфала – старший референт в Центре Вулфенсона института Брукинса во время написания материала.

## Резюме

С момента распада Советского союза Центральная Азия была регионом, где постоянно предпринимались попытки по усилению региональной интеграции, посредством сотрудничества и создания ряда региональных организаций. В этом исследовании мы рассматриваем опыт регионального сотрудничества и организаций в Центральноазиатском регионе и в остальном мире. Используя типологию региональных организаций, которую мы разработали специально для этого исследования, мы рассмотрели функции и эффективность деятельности отдельных региональных организаций, и собрали данные об опыте регионального сотрудничества по всему миру.

Вспоминая уроки прошлого, мы пытаемся помочь Центральноазиатским странам, их партнерам и региональным организациям эффективно реагировать на проблемы регионального сотрудничества и интеграции. Странам ЦА необходимо осознать, что добиться эффективного сотрудничества нелегко. На это потребуется время, а также гибкий и конструктивный подход со стороны всех основных партнеров. Кроме того, требуется наличие эффективной системы управления в ключевых странах региона, а вопросы членства и мандата организации требуют особого подхода. В тех случаях, когда региональные организации дублируют членство и мандат, важно устранить риск дорогостоящего дублирования. В конце статьи, авторы приводят оценку конкретных последствий для Форума Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС).

## Вступление

Региональное сотрудничество в течение длительного времени служило инструментом для продвижения экономического роста и политической стабильности в мире. Успешная интеграция Европы, под флагом Европейского союза, после столетий войн на этом континенте стала определенным маяком надежды для многих развивающихся стран, пытавшихся избежать региональных конфликтов и изыскивать возможности для создания процветающего государства, посредством регионального сотрудничества и экономической интеграции.<sup>1</sup>

В первые десятилетия после окончания Второй мировой войны большинство усилий регионального сотрудничества между развивающимися странами были движимы либо попытками защитить региональные рынки от международной конкуренции (в Латинской Америке), либо потребностью преодоления ситуации, создавшейся в результате деколонизации (которая привела к распаду интегрированных колониальных экономических режимов, особенно в Африке). Однако в последнее время, наоборот, усилия регионального сотрудничества основываются на «новом регионализме», который требует, чтобы региональное сотрудничество создавалось с тем, чтобы помочь странам взаимодействовать не только друг с другом, но и с остальным миром.

После распада Советского союза в 1990 году, новые независимые республики столкнулись с проблемами политической и экономической дезинтеграции огромного масштаба.

Новые страны безуспешно пытались предотвратить экономическую дезинтеграцию, в частности СНГ оказалось неспособным поддерживать открытые границы, торговлю, транспорт и мобильность капитала в том виде, в котором они существовали в советские времена. Глубокий экономический спад в бывшем СССР может быть частично объяснен распадом экономического пространства региона (Linn, 2004). С того момента в разных частях некогда огромного государства предпринимались различные шаги по укреплению экономических связей. В результате, наиболее успешными примерами региональной интеграции стали: Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС), Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) и Форум Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС).

Мы исследовали доступную информацию о некоторых ключевых региональных организациях, функционирующих на территории бывшего Советского союза, Азии и Латинской Америки. Кроме того, мы изучили последнюю литературу по региональному сотрудничеству и региональ-

---

<sup>1</sup> Мы ссылаемся на «региональную интеграцию» как на процесс создания экономических связей (торговля, потоки капитала, миграция, пр.) между странами, в то время как используем термин «региональное сотрудничество», чтобы дать ссылку на правительственные (и где уместно – неправительственные) институциональные механизмы, которые поддерживают процесс интеграции. Интеграция может осуществляться без институционализированного сотрудничества, а сотрудничество не обязательно должно поддерживать интеграцию. Задачи, стоящие перед правительствами (и другими действующими лицами), – найти правильные институциональные механизмы сотрудничества, которые помогают достичь желаемой степени, скорости и характера интеграции.

ным организациям в развивающихся странах. Мы обнаружили, что имеющаяся литература достаточно ограничена и в основном фокусируется на региональном сотрудничестве в области торговли (World bank, 2005) и финансов (Ocampo, 2006), на эффективности региональных банков развития (Birdsall and Rojas-Suarez, 2004), на оценке Всемирным банком поддержки, оказываемой региональному сотрудничеству (World bank, 2007), и выборочном региональном опыте (Chandra and Kumar, 2008; UNDP, 2003). Также мы обнаружили полное отсутствие доступной информации о специфике региональных организаций. При этом мы не претендуем на то, чтобы заполнить этот пробел в литературе, наш материал представляет собой краткую информацию и, в лучшем случае, частичное обобщение уроков, извлеченных из мирового опыта.

Материал фокусируется на региональном экономическом сотрудничестве правительств суверенных государств<sup>2</sup>. Мы также не рассматриваем сотрудничество между негосударственными субъектами. Конечно, региональная экономическая интеграция очень сильно зависит от приграничного сотрудничества между различными компаниями, неправительственными организациями, академическими кругами и другими институтами знаний, а также от бесчисленных человеческих контактов.

В первую очередь, мы рассматриваем необходимость и значимость региональных организаций, и разрабатываем их типологию, чтобы систематично подсчитать множественные различия между ними. Затем мы анализируем ключевые характеристики основных региональных организаций Центральноазиатского региона и схожих объединений Азии, Европы и Латинской Америки. И после этого следует обобщенная оценка эффективности деятельности этих институтов.

### **Почему региональные организации важны?**

Национальные границы между суверенными государствами создают препятствия для рыночного взаимодействия между субъектами экономики и физическими лицами, развития приграничной инфраструктуры и оптимальной процедуры пересечения границ (перемещения). Эти препятствия могут быть результатом тарифных и других барьеров в торговле, а также контроля над перемещением капитала, рабочей силы и знаний. Экономическая интеграция может осуществляться, несмотря на эти барьеры, но, как правило, они замедляют ее, и это ведет к утрате экономических и социальных выгод.

Экономисты в течение долгого времени признавали, что экономическое сотрудничество между странами, имеющими общие границы, может помочь в создании более крупных рынков для национальных производителей и потребителей, и позволит экономикам расти посредством сокращения

<sup>2</sup> Мы не рассматривали функции или эффективность деятельности крупных континентальных региональных банков развития, таких как Межамериканский банк развития, Азиатский и Африканский банки развития, и Европейский банк реконструкции и развития. Их членство выходит далеко за рамки регионов, которые они охватывают, а их основная деятельность фокусируется не на сотрудничестве в целях интеграции региона, который они охватывают своими займами и технической помощью. При этом они играют важную роль в оказании поддержки региональным организациям, которые более конкретно фокусируются на региональном сотрудничестве и имеют более ограниченное региональное членство.

барьеров на пути торговли, капитала и рабочей силы. Приграничное сотрудничество также способствует развитию региональных инфраструктурных сетей и позволяет осуществлять эффективное управление приграничным перемещением (UNDP, 2005) Региональное сотрудничество особенно важно для стран, не имеющих выхода к морю. Как правило, у таких государств есть соседи, с которыми они должны сотрудничать не только для развития интеграции в регионе, но и для того, чтобы иметь доступ к мировым рынкам.

---

**Без создания надежных региональных организаций, региональное сотрудничество, скорее всего, останется ограниченным, спорадическим и, в конечном счете, неэффективным.**

---

Процесс создания региональных организаций не всегда устраняет все препятствия для сотрудничества. Региональные организации могут оставаться слабыми или быть пустыми оболочками, если страны-участники не желают вести серьезный диалог и переговоры, наращивать необходимый технический потенциал и вкладывать необходимые финансовые ресурсы. Такие объединения не будут иметь успеха, если участники не желают быть вовлеченными в их деятельность и связывать себя какими-либо договоренностями, следовать общим правилам, взаимодействуя друг с другом, и, таким образом, фактически принимая некоторые ограничения своего национального суверенитета.

Однако, без создания надежных региональных организаций, региональное сотрудничество, скорее всего, останется ограниченным, спорадическим и, в конечном счете, неэффективным. Именно поэтому важно анализировать опыт мировых региональных организаций для того, чтобы изучить факторы успеха и извлечь уроки, которые следует учитывать при создании или укреплении региональных организаций в Центральной Азии.

### **Типология региональных организаций**

Региональные организации отличаются по направлению, деятельности, которую они осуществляют в соответствии с мандатом, форме организации, операционным механизмам, которые они используют, и своему членству. Подобная типология важна, так как различные объединения могут преследовать разные цели, таким образом, их эффективность должна измеряться соответственно.

**Фокус:** Большинство региональных экономических организаций обладают полномочиями по поддержке региональной интеграции, но не всегда. Например, региональные банки развития традиционно фокусируются на поддержке инвестиций и наращивании потенциала в отдельных странах, хотя за последние годы некоторые из них также поддерживают региональную интеграцию (Birdsall and Rojas-Suarez, 2004)<sup>3</sup>. Региональные органи-

---

<sup>3</sup> АБР, например, уже как минимум в течение десятилетия достаточно явно поддерживает региональную интеграцию и сотрудничество между своими странами-членами. И наоборот, ЕБРР фактически не фокусируется на региональном сотрудничестве.

зации могут также рассматривать региональную интеграцию в качестве принципиального направления деятельности.

**Деятельность:** Региональные объединения могут выполнять конкретные функции, включая сотрудничество в области безопасности и политики, торговли, инфраструктуры, финансов и социально-экономических аспектов (включая здравоохранение, образование и науку), или **они могут комплексно подходить к выполнению** всех этих функций.

**Форма организации:** Региональные организации могут быть формальными и неформальными. Формальные организации основываются на договоре или других формальных юридических соглашениях, с определенными правами и обязанностями стран-участников. Неформальные организации могут существовать в форме программ и форумов, где участники сотрудничают между собой, основываясь лишь на общих интересах. Они также могут функционировать как финансовые институты, имея собственные финансовые ресурсы и инструменты, как в случае с региональными банками развития. И, наконец, они могут работать на уровне глав государств, министров и других высокопоставленных лиц.

**Виды деятельности:** Региональные организации могут выступать в качестве консультантов и нести регулятивную и финансовую ответственность. Они могут работать, основываясь на механизмы арбитражного суда или правоприменения, которые позволяют им регулировать споры между членами и участниками, либо следовать связывающим обязательствам.

**Членство:** Членами региональных институтов могут быть только страны, относящиеся к определенному региону, они также могут включать членов вне территории конкретного региона, а также многопрофильные организации (например, агентства ООН или Всемирный банк).

### **Ключевые характеристики Центральноазиатских региональных организаций**

Давайте посмотрим на отдельные региональные организации в Центральной Азии и сравним их по различным показателям.<sup>4</sup> На рисунке 1 и таблице 1 представлены шесть организаций, включающие в свой состав страны Центральноазиатского региона.<sup>5</sup>

**Шанхайская организация сотрудничества (ШОС)**<sup>6</sup> – это субрегиональная международная организация, в основе которой лежит договор. Она работает посредством проведения саммитов, и в основном, фокусируется на вопросах взаимной безопасности и управления границами. Региональная интеграция пока что не является главной задачей ШОС, хотя в последнее время страны-участники стали признавать, что экономическая

<sup>4</sup> см. ПРООН (2005).

<sup>5</sup> В данном случае мы не учитываем их участие в АБР, ЕБРР и СНГ, чей географический охват выходит далеко за пределы ЦА и прилегающих соседей.

<sup>6</sup> Члены ШОС: КНР, Казахстан, Кыргызская Республика, Россия, Таджикистан и Узбекистан.

безопасность и политическая стабильность тесно связаны с экономическим развитием, и что региональное экономическое сотрудничество является важной составляющей регионального экономического развития. В основном, ШОС функционирует в качестве консультативного органа, и не обладает полномочиями третейского суда.

**Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС)**<sup>7</sup> – это организация, основанная на договоре, как и ШОС. В ее состав входят страны одного региона, однако по сравнению с ШОС, для ЕврАзЭС региональная интеграция является основным направлением деятельности, а торговля и инфраструктура (транспорт, водные ресурсы и энергетика) – главными функциональными областями. Эта региональная организация функционирует на основе проведения саммитов. ЕврАзЭС не имеет собственных значительных бюджетных ресурсов для поддержания инвестиций в инфраструктуру. Однако, в 2006 году двумя крупнейшими членами ЕврАзЭС – Россией и Казахстаном – был создан Евразийский банк развития (ЕАБР) с перспективой расширения членства среди стран-участников организации и для поддержки задач региональной интеграции ЕврАзЭС инфраструктурными инвестициями, финансируемыми банком.

**Организация экономического сотрудничества (ОЭС)** объединяет страны-участницы из Центральной, Южной и Западной Азии.<sup>8</sup> Она работает на министерском уровне и фокусируется на региональной интеграции, продвигая, в основном, торговую интеграцию. Так как ОЭС не обладает достаточными финансовыми ресурсами, она не может поддерживать важные инвестиции в инфраструктуру. Однако страны-члены ОЭС (Иран, Пакистан и Турция) в 2005 году инициировали создание Банка торговли и развития в качестве механизма для консолидации инвестиционной деятельности в поддержку программы организации. Банк начал свою деятельность в 2008 году.<sup>9</sup>

**Программа «Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество» (ЦАРЭС)**<sup>10</sup> в основном фокусируется на региональной интеграции, при этом торговля, инфраструктура (транспорт и энергетика) являются ее главными функциями. Другие виды деятельности (например, готовность к стихийным бедствиям и эпидемиям) осуществляются только в качестве вторичных приоритетов. ЦАРЭС – форум или неформальная программа, работающая на уровне министерств. Она работает как кон-

<sup>7</sup> Члены ЕврАзЭС: Беларусь, Казахстан, Кыргызская Республика, Россия, Таджикистан и Узбекистан.

<sup>8</sup> В состав ОЭС входят Афганистан, Азербайджан, Иран, Казахстан, Кыргызская Республика, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан, Турция и Узбекистан.

<sup>9</sup> В соответствии с пресс-релизом от 29 мая 2008 года, президент банка заявил, что «основные руководства, политики и процедуры, регулирующие деятельность банка, уже доработаны, и что ECOBANK уже готов обслуживать регион, имея акционерный капитал в размере 1 млрд СПЗ (примерно \$ 1.6 млрд)», [http://www.etsdb.org/news\\_events\\_sub\\_10.asp](http://www.etsdb.org/news_events_sub_10.asp).

<sup>10</sup> Члены ЦАРЭС: Афганистан, Азербайджан, Китайская Народная Республика (КНР), Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Таджикистан и Узбекистан; а также многосторонние институты: ЕБРР, МВФ, ИБР, АБР, ПРООН и ВБ.

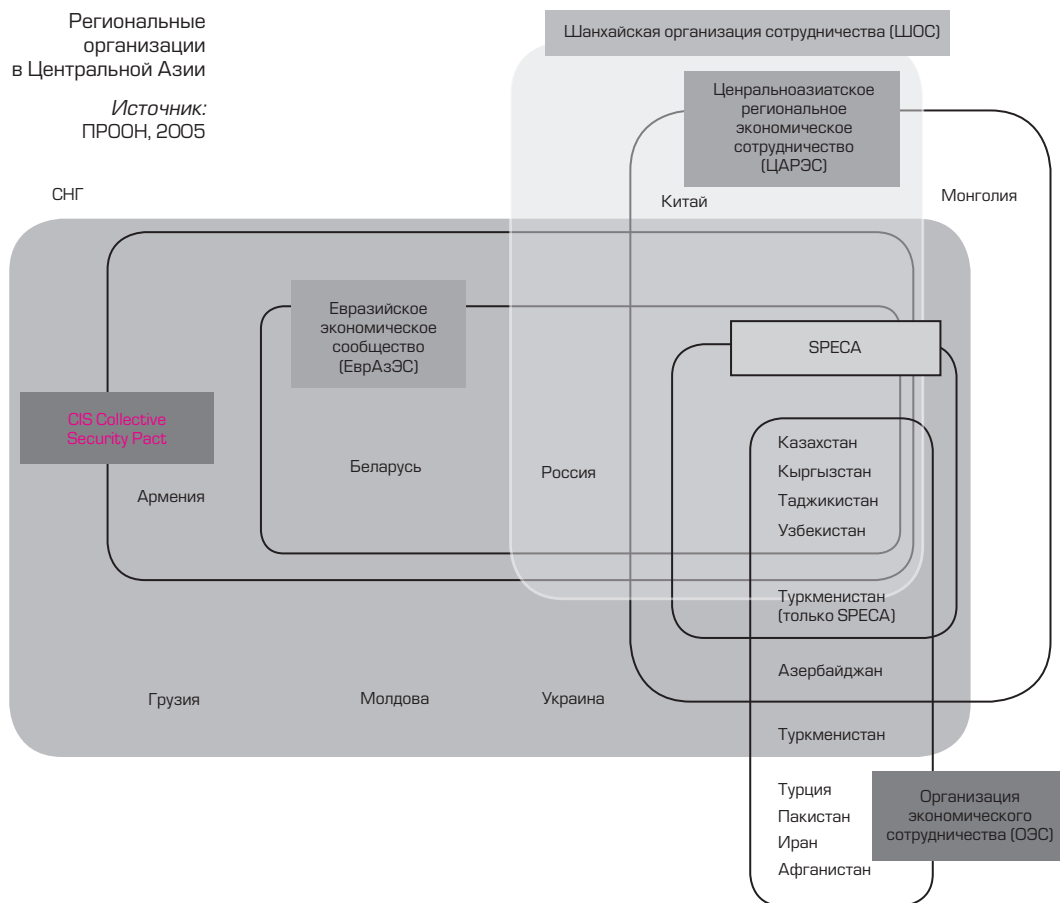
сультационный орган, и так как в число ее участников входят международные финансовые институты, она не обладает никакими финансовыми ресурсами. Не обладает полномочиями третейского суда и правоприменения.

**Специальная программа для экономик Центральной Азии (SPECA)** схожа с ЦАРЭС в том, что это неформальная региональная программа, в состав которой, помимо ее стран-участниц<sup>11</sup>, входят два многосторонних агентства: Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) и Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихоокеанского региона ООН (ЭСКАТО). SPECA в основном оказывает консультативную поддержку, занимается продвижением и мониторингом конвенций ООН в области гендерной политики, водных ресурсов, статистики и пр. Программа работает на уровне высокопоставленных официальных лиц, а ее финансовые ресурсы еще больше ограничены, чем ресурсы ЦАРЭС.

**Рисунок 1**

Региональные организации в Центральной Азии

Источник: ПРООН, 2005



<sup>11</sup> Казахстан, Кыргызская Республика, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.



	Интеграция	Безопасность	Торговля	Финансы	Инфраструктура	Социально-экономические	Форма организации	Уровень	Механизмы	Арбитраж/ Правоприменение	Члены, участники
ШОС	(✓)	✓	(✓)		(✓)	(✓)	Договор	Саммит	Конс./рег.)		6 стран региона
ЕврАзЭС	✓		✓		✓		Договор	Саммит	Конс./рег.	(✓?)	6 стран региона
ЕАБР	(✓)			✓	✓		Договор	Офиц. ВЛ.	Финансирование		2 страны региона
ОЭС	✓		✓		(✓)		Договор	Министры	Конс./рег.		10 стран региона
ЦАРЭС	✓		✓		✓	(✓)	Неформальная	Министры	Конс. / Финанс. / Регулят.		8 стран региона, 6 многостор. институт.
SPECA	✓		✓		✓	✓	Неформальная	Офиц. ВЛ.	Конс./рег. /(финанс.)		5 стран региона, 2 агентства ООН

### Ключевые характеристики региональных организаций Азии, Европы и Латинской Америки

Мы рассмотрели некоторые региональные организации в других частях мира, в частности в Азии, Европе и Латинской Америке. Таблица 2 обобщает ключевые характеристики восьми таких организаций.

В Азии мы выделили три региональные организации: **Программу субрегионального экономического сотрудничества в бассейне Большого Меконга (GMS), Комиссию по реке Меконг (MRC) и Ассоциацию государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН).**

**GMS** наиболее схожа с ЦАРЭС, так как является неформальной программой с акцентом на интеграции и вовлеченностью в торговлю и инфраструктуру. В состав ее участников входят шесть стран региона и АБР, обеспечивающий финансами для осуществления инвестиций в региональную инфраструктуру.<sup>12</sup>

**MRC** – это специфичный региональный форум, фокусируемый на устойчивом управлении водными и другими относящимися к этому региону ресурсами в бассейне реки Меконг. Полноправными участниками MRC являются только страны региона<sup>13</sup>, при этом международные финансовые институты и двусторонние доноры оказывают финансовую и техническую поддержку инвестиционным проектам MRC.

Таблица 1

Ключевые параметры региональных организаций, вовлекающих Центральнoазиатские страны

Источник: Подборка авторов на основе источников в Приложении

<sup>12</sup> Участвующие страны – Камбоджа, КНР, Лаос, Мьянма, Таиланд и Вьетнам. Другие международные финансовые организации, такие как Всемирный банк, и двусторонние доноры также координируют свои региональные инвестиции с секторными стратегиями GMS.

<sup>13</sup> Камбоджа, Лаос, Таиланд и Вьетнам. «Партнеры по диалогу» – Китай и Мьянма.

**АСЕАН** имеет широко направленную программу экономического сотрудничества и интеграции, которая пронизывает фактически все основные функциональные области, рассматриваемые здесь. Это формальная организация, функционирующая на уровне саммитов.<sup>14</sup> За последние годы организация расширила региональное сотрудничество, посредством присоединения Китая, Японии и Кореи, проведя форум глав государств АСЕАН+3. Финансирование региональных программ и проектов осуществляется странами-участницами.

В Европе наше внимание привлекли две региональные организации: Европейский союз и *Пакт стабильности для Юго-Восточной Европы*. Имея 27 стран-участниц<sup>15</sup>, ЕС является не только самой большой из всех рассматриваемых здесь региональных организаций, но и объединением с самой полной и исчерпывающей программой регионального сотрудничества и интеграции. Она значительно продвинулась вперед по многим аспектам реализации своей программы. ЕС также является единственной организацией, которая имеет функционирующий механизм защиты своих соглашений. Европейский союз разработал всеобъемлющую систему региональных механизмов финансирования, для того чтобы достичь региональных, структурных и связующих (равенство и сближение) целей (Структурный фонд и Фонд слияния), а также создать ключевую региональную инфраструктуру (особенно со стороны Европейского инвестиционного банка).

В отличие от ЕС, *Пакт стабильности для Юго-Восточной Европы*, представлял собой неформальную группировку стран Юго-Восточной Европы, которые были объединены ЕС после подписания Дейтоновского соглашения в 1995 году, чтобы содействовать продвижению регионального диалога, приграничного сотрудничества между правительственными и неправительственными представителями, и подготовить к последующему присоединению к ЕС юго-восточных европейских стран.

Основные участники – девять стран региона, кроме этого в состав входит 31 страна, а также международные и региональные партнеры.<sup>16</sup> 27 февраля 2008 года на смену пакту пришла недавно созданная структура – Совет регионального сотрудничества (RCC).<sup>17</sup>

Кроме этого мы изучили работу трех латиноамериканских организаций: Интеграция региональной инфраструктуры в Южной Америке (IIRSA), Юж-

<sup>14</sup> Страны-члены – Бруней, Камбоджа, Индонезия, Лаос, Малайзия, Мьянма, Филиппины, Сингапур, Таиланд и Вьетнам.

<sup>15</sup> Австрия, Бельгия, Болгария, Кипр, Чешская Республика, Дания, Эстония, Финляндия, Франция, Германия, Греция, Венгрия, Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Испания, Швеция, Великобритания.

<sup>16</sup> Региональные страны-члены: Албания, Босния-Герцеговина, Болгария, Хорватия, Молдова, Черногория, Румыния, Сербия и бывшая Югославская Республика Македония, нерегиональные участники включают государства-члены ЕС и Европейскую комиссию, а также ряд других международных и региональных партнерских организаций, включая агентства ООН, ЕБРР и Всемирный банк.

<sup>17</sup> См. пресс-релиз от 18 марта 2008 г. на веб-сайте Пакта стабильности: [www.stabilitypact.org/pages/press/detail.asp?y=2008&p=664](http://www.stabilitypact.org/pages/press/detail.asp?y=2008&p=664).

ноамериканский общий рынок (МЕРКОСУР) и Андская корпорация развития (CAF)<sup>18</sup>.

**IIRSA** – это форум правительств двенадцати Латиноамериканских стран, созданный для обмена информацией и координации региональными инфраструктурными инвестициями (транспорт, энергетика и телекоммуникации).<sup>19</sup> IIRSA сотрудничает с ключевыми региональными финансовыми институтами: Межамериканским банком развития (IADB), CAF и Финансовым фондом развития бассейна реки Плата (FONPLATA), для осуществления финансирования важных региональных инфраструктурных инвестиций.<sup>20</sup>

**Таблица 2**

Ключевые аспекты деятельности региональных организаций в других регионах

*Источник:*

Таблица составлена авторами на основании данных из источников, перечисленных в Приложении

	Интеграция	Безопасность	Торговля	Финансы	Инфраструктура	Социально-экономич. сфера	Организ. форма	Уровень	Методы работы	Исполнит. производ-во	Члены, участники
СРБМ	✓		✓		✓	(✓)	Не-офиц.	Саммит / Министры	Консультации / финансирование/ регулирование		6 стран региона, АБР
MRC	✓				Водоснабжение	Охрана окружающей среды		Высокопост. офиц. лица	Консультации / финансирование/ регулирование		4 страны региона
АСЕАН	✓	(✓)	✓	✓	✓	(✓)	Договор	Саммит	Консультации / регулирование		10 стран региона
ЕС	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Договор	Саммит	Консультации / финансирование/ регулирование	✓	27 стран региона
Пакт стабильности	✓		✓		✓	✓	Не-офиц.	Министры	Консультации / финансирование/ регулирование		9 стран региона, 31 национальная/ международная организация
IIRSA	✓				✓		Не-офиц.	Высокопоставленные официальные лица	Консультации / финансирование		12 стран региона
МЕРКОСУР	✓		✓				Договор	Министры	Консультации / финансирование/ регулирование		4 полноправных члена, 6 стран региона (ассоциированные члены)
CAF	✓				✓		Договор	Саммит	финансирование		16 стран региона, 1 страна не из региона

<sup>18</sup> В Латинской Америке существуют другие сопоставимые региональные организации, например, Центральноамериканский банк экономической интеграции (CABEI) и Карибский банк развития (CBD). Для более подробной информации по этим субрегиональным банкам развития, см. *Silberberg (2006)*. Здесь также не изучен опыт Межамериканского банка развития (IADB).

<sup>19</sup> Страны-члены: Аргентина, Боливия, Бразилия, Чили, Колумбия, Эквадор, Гайана, Парагвай, Перу, Суринам, Уругвай и Венесуэла.

<sup>20</sup> Эти три финансовых института входят в Технический координационный комитет (IIRSA). Другие финансовые партнеры – Всемирный банк, Европейский инвестиционный банк и ПРООН.

**МЕРКОСУР** – крупнейшая официальная организация регионального уровня, созданная Аргентиной, Бразилией, Парагваем и Уругваем (основные члены объединения), и в которую на правах ассоциированных членов входят еще шесть стран Латинской Америки.<sup>21</sup> Основное внимание организации сосредоточено на торговой интеграции стран-участниц. Для того чтобы поддержать этот процесс, членами МЕРКОСУР был учрежден Фонд структурного сближения (Structural Convergence Fund, FOCSEM), созданный по образцу Структурного фонда и Фонда взаимодействия Евросоюза. МЕРКОСУР осуществляет свою деятельность на уровне министров.

Наконец, **CAF** – это региональный банк развития, осуществляющий свою деятельность в Южноамериканском регионе Анд, и включающий в себя 17 стран-участниц и Испанию, не относящуюся к данному региону.<sup>22</sup> Основная функция CAF заключается в поддержке процессов региональной интеграции за счет инвестирования в региональную инфраструктуру (транспорт, энергетика и телекоммуникации). Из восьми организаций в других регионах мира, GMS больше всего похожа на ЦАРЭС своими целями, функциональной направленностью и методами работы. Однако, поскольку в состав GMS входит меньше стран и международных организаций, это объединение сталкивается с меньшими сложностями, нежели ЦАРЭС.

### **Деятельность региональных организаций в Центральной Азии**

Стараясь представить подобную оценку необходимо помнить о различных целях, функциях и методах работы, характеризующих те региональные организации, которые были рассмотрены выше. Возможно, одним из наиболее удивительных результатов данной оценки является тот факт, что ни одна региональная организация не похожа на другую. Тем не менее, давайте попытаемся составить общее представление о деятельности региональных организаций, начиная с конкретных примеров, изложенных выше.<sup>23</sup>

В Центральной Азии ШОС преуспела в организации форумов для региональных лидеров – как двух крупнейших стран, Китая и России, так и менее крупных представителей региона. Целью таких форумов стало обсуждение общих вопросов, связанных с государственными границами, обеспечением безопасности и (в меньшей степени) экономикой. ШОС

<sup>21</sup> Ассоциированными странами-участницами МЕРКОСУР являются: Боливия, Чили, Колумбия, Эквадор, Перу и Венесуэла. Они принимают участие в работе лишь с теми аспектами МЕРКОСУР, которые связаны со свободной торговлей.

<sup>22</sup> По информации, размещенной на веб-сайте CAF, в состав CAF входят 17 стран-участниц из Латинской Америки, Карибского бассейна и Европы. Его основными акционерами являются пять стран Андского региона: Боливия, Колумбия, Эквадор, Перу and Венесуэла (акционеры категории «А» и «В»); 12 ассоциированных членов: Аргентина, Бразилия, Чили, Коста-Рика, Доминиканская Республика, Ямайка, Мексика, Панама, Парагвай, Испания, Тринидад и Тобаго, и Уругвай, относящиеся к категории «С»; а также 15 частных банков из Андского региона, являющихся партнерами категории «В». См. [www.caf.com/view/index.asp?pageMS=41234&ms=17](http://www.caf.com/view/index.asp?pageMS=41234&ms=17).

<sup>23</sup> Если иное не указано в подстрочном примечании, мы составляем полную картину, либо рассматриваем каждую из организаций в отдельности, опираясь на указанные в Приложении источники и личный опыт авторов, имевших дело и наблюдавших за некоторыми из рассматриваемых организаций (в особенности, в Центральной Азии).

удалось добиться успеха в регулировании серьезных споров, касающихся определения границ. Китаю и России участие в ШОС дало возможность встретиться за круглым столом и выработать общие позиции по вопросам невмешательства внешних сил в дела региона. Благодаря своему участию в ШОС, Китай получил заверения в том, что члены сепаратистских движений в его западной провинции Синьцзян не смогут получить убежище и поддержку в соседних странах. Общие командно-штабные учения помогают улучшить боеготовность стран-участниц ШОС. С другой стороны, Организации до сих пор не удалось добиться серьезных результатов в экономической сфере, а также добиться согласованности в борьбе с незаконным оборотом наркотиков.

Внимание ЕврАзЭС сосредоточено, преимущественно, на вопросах региональной торговли и инфраструктуры. Одна из основных целей Сообщества, заключающаяся в создании таможенного союза, до сих пор не достигнута. ЕврАзЭС также пока еще не удалось добиться значительных результатов в создании региональной инфраструктуры или решении ключевых вопросов регионального характера, связанных с водоснабжением – т.е. в одной из тех областей, на которых сосредоточено ее особое внимание. Сообществу принадлежат определенные заслуги в организации форумов с участием руководителей стран-участниц с целью обсуждения и выстраивания доверительных отношений по вопросам потенциально спорного и подрывного характера, включая вопросы, касающиеся совместного пользования водными ресурсами, выдачи виз и обращения с мигрантами из стран-участниц. С созданием Евразийского банка развития, быстро выросшего в качестве организации, руководство и работники которой приобрели значительный опыт в технической сфере, ЕврАзЭС может получить в свое распоряжение инструмент финансирования, необходимый ей для более эффективной деятельности.

Достижения Организации экономического сотрудничества и СПЕКА незначительны. ОЭС не удалось достичь своих целей в сфере региональной торговой интеграции и стимулирования развития торговли – по крайней мере, когда речь идет о странах Центральной Азии. Согласно результатам оценки, проведенной по поручению руководства СПЕКА, организации также не удалось добиться значительных результатов по широкому спектру направлений ее деятельности, однако после проведения оценки, ею были приложены усилия для реформирования и повышения своей эффективности.

В то же время, программа ЦАРЭС добилась прогресса по целому ряду направлений, включая составление Комплексного плана развития, региональной стратегии стимулирования развития транспорта и торговли, организацию активного форума с участием органов, регулирующих деятельность субъектов в сфере электроэнергетики, и реализацию международных инфраструктурных проектов, финансируемых многосторонними институтами, являющимися участниками ЦАРЭС. Среди всех региональных организаций, рассматриваемых в рамках данного исследования, ЦАРЭС занимает особое место, поскольку она не только стимулирует сотрудничество между участвующими в ней странами, но и выступает в

качестве механизма, стимулирующего координацию деятельности многосторонних институтов, обычно не сотрудничающих друг с другом. Тем не менее, на данном этапе успех ЦАРЭС в значительной степени зависит от эффективности реализации ее новых отраслевых стратегий и недавно образованного Института ЦАРЭС, задача которого заключается в организации обучения, проведении исследований и разъяснительной работы по вопросам регионального сотрудничества в Центральной Азии.

В целом, экономике ЦА не хватает эффективного механизма регионального сотрудничества, хотя укрепление ЕврАзЭС в результате создания ЕАБР, достигнутый ЦАРЭС прогресс и попытки восстановления СПЕКА сулили некоторые улучшения в сфере регионального сотрудничества. Разумеется, по мере дальнейшего обсуждения, многообразие региональных организаций с частично совпадающим, но в то же время разным членским составом (см. рисунок 1) создает свои собственные проблемы, потому и возникает потребность налаживать сотрудничество между региональными организациями.

### **Деятельность региональных организаций в остальных регионах мира**

Наиболее успешной региональной организацией в современной истории, вне всякого сомнения, является Европейский союз. ЕС удалось сформировать политически сплоченное общество, обеспечить стабильность в регионе, развить организационный потенциал и инструменты финансирования, а также стимулировать экономическое благополучие в целом, выравнивая уровень жизни населения стран-участниц.

ЕС значительно преуспел в расширении списка своих участников, а также круга деятельности, посредством установления сотрудничества, к которому применимы общие законы и нормы, включая неограниченное право перемещения по территории Евросоюза, общую валюту и т.д. Однако этот процесс является довольно длительным, и многие наблюдатели, впрочем, как и сами граждане стран-участниц ЕС, считают, что некоторые недостатки не устранены до сих пор. Так, например, конституция союза все еще остается иллюзией, организации недостает общей внешней политики, процесс принятия решений слишком сложный, а общественность считает ее исполнительный орган – Европейскую комиссию – чрезмерно навязчивой, нагроможденной, непостижимо бюрократичной.

После распада советского блока, Пакт стабильности для Юго-Восточной Европы, в отличие от многих своих предшественников в Центральной и Юго-Восточной Европе, был и остается достаточно успешным. Организация преуспела в формировании доверия в регионе, содействии странам в подготовке к вступлению в ЕС, координации действий международных доноров, правительственных и негосударственных организаций – особенно в отношении торговли и содействию ее развитию.

В Азии, GMS и MRC, в целом, довольно успешно справляются с выполнением своих относительно узких мандатов (коиими, соответственно, являются инвестиции в развитие региональной инфраструктуры, а также раз-

витие и охрана водных ресурсов). Поддерживаемая Китаем ведущая роль АБР в GMS, определенно, оказалась одним из определяющих факторов успешной реализации программы, в соответствии с намеченным курсом. В настоящее время Отделом оценки проектов АБР проводится тщательная оценка деятельности GMS.<sup>24</sup> Во вставке 1 представлены некоторые из заключений предыдущих промежуточных обзоров и оценок GMS.

В рядах АСЕАН гораздо большее количество членов, мандат организации – гораздо шире, она имеет длинную, но порой скачкообразную историю. В первые годы своего существования АСЕАН занималась реализацией крупных региональных индустриальных проектов в странах Юго-Восточной Азии. Эта программа не увенчалась успехом и, в конечном итоге, была отменена. Однако усилия Ассоциации, направленные на либерализацию торговли, напротив, были гораздо успешнее и оказались единственным фактором, способствовавшим быстрому увеличению объемов экспорта из стран-участниц (Devlin & Castro, 2004). Азиатский финансовый кризис 1997–1998 годов, во время которого АСЕАН не смогла предложить эффективные меры по выходу из него, привел к пересмотру ее управленческой и организационной структуры, а также к расширению ее регионального покрытия по отдельным аспектам (в особенности, по предотвращению финансового кризиса) в рамках расширенной структуры «АСЕАН+3». В 2000 году была принята «Инициатива Чианг-Май» («Chiang Mai Initiative» CMI) для того, чтобы разрешить региональные многосторонние своп-меры, посредством которых можно было бы дополнить или сменить другие международные механизмы по урегулированию финансового кризиса, особенно МВФ. Отсутствие эффективного секретариата, собственных финансовых ресурсов и процедур урегулирования разногласий, ограничивают возможности АСЕАН реализовывать программу действующего регионального сотрудничества. Однако, несмотря на эти недостатки, Ассоциации удалось поработать в качестве форума для обсуждения и переговоров между странами-участницами, и сохранить региональную стабильность и доверие между членами организации.

В Латинской Америке IIRSA и CAF сыграли дополнительную роль в сфере планирования, координации, финансирования и реализации региональных программ развития инфраструктуры. В частности, опыт CAF обычно считают историей большого успеха, причем не только из-за феноменального увеличения объемов займов за последние десять лет, но также из-за отличительной простоты, минимальных административных обязательств и скорости обработки заявок на получение кредитов.<sup>25</sup> Это, в свою очередь, может быть связано и с тем, что CAF принадлежит и управляется, преимущественно, странами, расположенными в данном регионе (Culperer, 2006), а во главе организации стоит очень динамичный президент Энри-

<sup>24</sup> С концепцией данной работы можно ознакомиться в Интернете по адресу: [www.adb.org/Evaluation/reports/gcare-gms.asp](http://www.adb.org/Evaluation/reports/gcare-gms.asp). Не считая вышеупомянутую оценку СПЕКА и многочисленные оценки ЕС, это – единственная доскональная оценка организации регионального сотрудничества, о которой нам известно.

<sup>25</sup> Гриффит-Джонс (дата не указана). В этом отношении, CAF похож на Европейский инвестиционный банк. Нам не удалось обнаружить сравнительную оценку качества проекта с точки зрения результатов в сфере развития по CAF относительно других банков развития, равно как и не удалось обнаружить оценку совместного влияния IIRSA и CAF на достижение значительных улучшений в региональной инфраструктуре.

ке Гарсия. В отличие от успешной работы IIRSA и CAF, достижения МЕРКОСУР являются не столь однозначными. Столкнувшись с политическими и экономическими трудностями в регионе, МЕРКОСУР не удалось добиться стабильного прогресса в плане либерализации региональной торговли и координации макроэкономической политики (Machinea & Rozenwurcel, 2006).

В Латинской Америке успешные достижения в сфере кредитования небольших островных государств Карибского бассейна имеет Карибский банк развития (CDB), тогда как Центральноамериканский банк экономической интеграции (CABEI) столкнулся с определенными трудностями из-за больших долговых обязательств некоторых из своих стран-участниц (Culpreper, 2006). Однако ни один из этих банков регионального развития не сосредоточивается только на проблеме региональной интеграции.

Многие субрегиональные организации Африки были созданы после обретения независимости соответствующими государствами, с целью создания более эффективных и конкурентоспособных экономических пространств в постколониальной Африке. За некоторыми исключениями, эти усилия были сосредоточены, в основном, на торговой интеграции, а затем на инфраструктурной и финансовой интеграции. Однако достигнутый прогресс оказался, в лучшем случае, умеренным (Culpreper, 2006, Aryeetey, 2006). Однако имеется целый ряд заметных исключений успешного регионального сотрудничества в конкретных областях, наиболее заметными из которых являются: Программа искоренения онхоцеркоза («речной слепоты») в Западной Африке,<sup>26</sup> Африканская программа развития гидроэнергетики с участием трех стран в бассейне реки Сенегал, а также Программа мер по охране окружающей среды озера Виктория (World Bank, 2005).

Опыт, приобретенный арабскими странами за десятилетия регионального сотрудничества, характеризуется созданием множества органов с дублирующими функциями (аналогично тому, что недавно произошло в Центральной Азии), политическими трениями между их участниками, а также нестабильностью потоков финансовых средств (зачастую обусловленной непостоянством доходов от нефти). Банки и фонды меньше сосредотачивались на поддержке интеграции в регионе, чем на развитии исламских стран в целом (Corm, 2006). В результате, как отмечается в ряде следующих друг за другом отчетов ПРООН о человеческом развитии в арабских странах, фактическая польза от регионального сотрудничества и интеграции в арабском мире оказалась гораздо меньше, нежели это было возможно.<sup>27</sup>

В Южной Азии усилия, направленные на региональную интеграцию, до сих пор были весьма ограниченными, причем Южноазиатская ассоциация регионального сотрудничества (SAARC) и Южноазиатское соглашение о льготной торговле являются единственными достойными внимания примерами объединений, в составе которых числятся более двух стран.

<sup>26</sup> См. веб-сайт программы: [www.worldbank.org/afr/gper/defeating.htm](http://www.worldbank.org/afr/gper/defeating.htm).

<sup>27</sup> Например, ПРООН (2002).



**Вставка 1. Результаты оценки GMS**

**Уроки, извлеченные по результатам промежуточной оценки Программы субрегионального экономического сотрудничества в бассейне Большого Меконга (GMS):**

- (i) существующие транспортные коридоры необходимо преобразовать в экономические коридоры посредством интеграции остальных секторов GMS (торговля, инвестиции и туризм) в транспортные проекты субрегионального уровня;
- (ii) требуется более гибкий подход между инвестициями в материальную и нематериальную инфраструктуру, уделяя больше внимания «востребованным» секторам (здравоохранение и образование) и «программным» (стимулирование торговли и привлечение инвестиций, привлечение частного капитала к участию в реализации государственных проектов, а также подготовка узких специалистов);
- (iii) уточнить стратегическую и программную направленность развития человеческих ресурсов (между образованием, здравоохранением и трудом), и составить стратегические концепции для телекоммуникационного сектора, а также для стимулирования торговли и привлечения инвестиций;
- (iv) сдерживать и смягчать нежелательные эффекты субрегионального сотрудничества, тем самым способствуя снижению уровня бедности;
- (v) максимизировать взаимодействие с Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии и другими региональными инициативами; и
- (vi) углублять усилия по распространению информации.

**Уроки по результатам оценки Отдела оценки проектов GMS в 1999 году:**

- (i) Региональные проекты должны демонстрировать положительный результат от принятия региональных концепций, а не национальных.
- (ii) Особое внимание необходимо уделять созданию структуры регионального сотрудничества и использованию других инструментов для финансирования региональных программ;
- (iii) Взаимосвязь между национальными программами и приоритетами программ GMS практически отсутствует;
- (iv) Распределение региональной технической помощи, судя по всему, не руководствуется приоритетами GMS, а осуществляется из соображений поставок;
- (v) Необходимо уделять больше внимания влиянию национальной политики на результаты инвестиций GMS;
- (vi) Учитывая ограниченность ресурсов, АБР не может оказать эффективную поддержку всем направлениям деятельности GMS. Единственный выход заключается в оказании поддержки, прежде всего, ограниченному числу транспортных систем и энергосистем, с параллельной поддержкой других секторов, сосредоточенных на извлечении максимальной социальной, экономической и экологической выгоды из этих инвестиций; и
- (vii) АБР требуется стратегия выхода из программы GMS.

*Источник:* По материалам Отдела оценки проектов АБР  
[www.adb.org/Documents/Evaluation/RCAPes/GMS/rcape-gms-app1.pdf](http://www.adb.org/Documents/Evaluation/RCAPes/GMS/rcape-gms-app1.pdf)

Однако, по словам одного обозревателя, результаты реализации этих двух инициатив «в условиях либерализации торговли в действительности оказались весьма скромными» (Devlin & Castro, 2004: 55). Единственным исключением, представляющим особый интерес для Центральной Азии, является подписанный в 1960 году Договор по водам реки Инд, с последующим созданием – при поддержке Всемирного Банка – Комиссии по реке Инд.

Это соглашение послужило надежной основой для совместного использования водных ресурсов реки Инд двумя враждующими соседними странами Индией и Пакистаном. Во вставке 2 вкратце изложены уроки, извлеченные из этого опыта.

**Вставка 2: Уроки, извлеченные из Договора по водам реки Инд**

- Смещение политических границ способно превратить внутригосударственные споры в межнациональные конфликты, сильно усложнив существующую ситуацию.
- Несправедливое распределение полномочий может замедлять процесс переговоров.
- Для преодоления конфликта крайне необходимо позитивное, активное и непрерывное участие третьей стороны.
- Предложение о финансовой помощи во время переговоров может сыграть главную роль в достижении положительного результата.
- Некоторые пункты договоренностей могут быть согласованы быстрее, если стороны согласны с тем, что при этом не создается прецедент.
- Восприимчивость к беспокоящим каждую из сторон вопросам, связанным с водой, имеет решающее значение в определении комплекса вопросов, по которым будут вестись переговоры.
- В особенно конфликтных ситуациях, в которых преобладают соображения политического характера, наиболее целесообразным может оказаться отказ от самого оптимального решения.

*Источник:* По материалам базы данных, посвященной полемике по трансграничным пресным водам (Университет штата Орегон): [www.transboundarywaters.orst.edu/projects/casestudies/indus.html](http://www.transboundarywaters.orst.edu/projects/casestudies/indus.html)

Одним словом, ЕС, безусловно, держится обособлено на фоне всех остальных инициатив регионального сотрудничества, реализуемых по всему миру, однако примеры успешного регионального сотрудничества наблюдаются и в развивающихся странах (особенно в Южной Азии и Латинской Америке), даже если те значительно отстают от ЕС по масштабам и интенсивности регионального сотрудничества. В Африке, арабском мире и Южной Азии примеры подобного успеха гораздо более ограничены.

**Уроки, извлеченные из международного опыта регионального экономического сотрудничества, для Центральной Азии**

Центральноазиатские страны имеют относительно короткую – даже по стандартам развивающихся стран – историю существования в качестве независимых государств. Поэтому нисколько не удивительно, что, лишь недавно обретя независимость, они не испытывают большого желания отказаться от нее или «поделиться» ею со своими соседями, что является непременным условием эффективного и

продолжительного регионального сотрудничества. Действительно, в Центральной Азии зачастую с подозрением относятся даже к использованию термина «интеграция», поскольку это, по мнению многих, подразумевает возвращение к системе отношений, существовавшей между бывшими

советскими республиками и управлявшейся союзным руководством из Москвы, которое диктовало каждой республике, во что вкладывать средства, что производить и как распределять финансовые средства. Какие же уроки, в таком случае, могут извлечь для себя страны Центральной Азии из международного опыта в сфере регионального сотрудничества, в качестве способа стимулирования эффективной рыночной интеграции экономической деятельности между странами?

**Урок 1: Региональное сотрудничество – задача не из простых, а реализация заявленных намерений зачастую оказывается недостаточно эффективной**

Международный опыт свидетельствует о том, что, несмотря на определенные амбиции лидеров стран развивать программы регионального сотрудничества, лишь только ограниченное количество государств готово разделить свою независимость. Опыт также показывает, что нелегко выработать доверие, столь необходимое для начала реализации серьезных планов сотрудничества. В результате, многие региональные организации оказываются слабыми, а инициативы регионального сотрудничества едва реализуются. Это помогает, когда:

- страны объединены общими интересами и, безусловно, заинтересованы в участии в процессе (как было в случае с ЕС и GMS);
- честный независимый посредник активно поддерживает процесс сотрудничества, но не использует его для своевременного выхода из программы сотрудничества (как в случае с Договором по водам реки Инд, GMS, Карибским банком развития);
- страны преодолели общий кризис или конфликт, который убедил их в необходимости сотрудничества во избежание подобных кризисов или конфликтов в будущем (ЕС, Пакт стабильности, «АСЕАН+3»);
- имеются финансовые ресурсы, которые позволяют начать сотрудничество (ЕС, Пакт стабильности, IIRSA/CAF, GMS, Договор по водам реки Инд);
- арбитражные или правоприменительные нормы могут согласовываться для обеспечения действительного выполнения договоренностей (ЕС);
- региональные стратегии практически связаны с национальными стратегиями (ЕС).

**Урок 2: Для развития эффективного регионального сотрудничества и интеграции требуется время, наряду с постепенно нарастающей гибкой реализацией, приносящей ощутимые результаты**

Как показывает опыт ЕС, региональное сотрудничество и интеграция – довольно медленный и постепенный процесс. Одну из ключевых характеристик ЕС хорошо объясняет фраза, принадлежащая Жану Моне, великому французскому политику и одному из «крестных отцов» ЕС: «*Petits pas, grand effects*» («Маленькими шагами – к большим результатам») (Malamud & Schmitter, 2006).

- Поэтому важно придерживаться процесса, даже если иногда кажется, что прогресс практически отсутствует.
- Постановка амбициозных, но, вместе с тем, четких и реалистичных промежуточных целей с видимыми результатами, является еще одним способом, характеризующим не только ЕС, но также GMS, CAF и другие истории успеха.
- Когда по одному из направлений практически невозможно добиться успеха, полезно переключиться на другие направления, по которым прогресс возможен.
- Лучше сосредоточить усилия на отдельных функциях, чем взваливать на партнеров слишком тяжелый груз проблем. Большинство успешных примеров регионального сотрудничества связано с сосредоточением усилий на решении вопросов в определенной области, в которой прогресс играет большую роль и является вполне достижимым.
- Наконец, это может способствовать продвижению вперед некоторых стран в региональных группах, тогда как остальные страны будут работать в замедленном темпе – по крайней мере, временно (как в случае с единой европейской валютой).

### ***Урок 3: Для успешного сотрудничества требуется лидер***

Сильное руководство может принести определенную пользу инициативам в области сотрудничества:

- На уровне страны – одна или несколько стран стимулируют процесс сотрудничества и готовы поставить на карту свой престиж и свои собственные ресурсы (возможно, несоразмерно поставленной цели), для того, чтобы инициатива была успешно реализована. В случае с ЕС, Франция и Германия играли эту роль на протяжении многих лет. Разумеется, в том случае, если ведущая страна является средоточием политической активности, она должна осуществлять руководство, уделяя особое внимание восприимчивости к переменам менее крупных стран, поскольку в противном случае прилагаемые ею усилия могут обернуться против нее самой. Это также относится к тем случаям, когда работу по реализации той или иной инициативы возглавляет страна, не относящаяся к данному региону – как, например, было в случае с США, поддерживавшими создание и расширение ЕС.
- На институциональном уровне – это способствует прогрессу, если ведущую роль на себя принимает какая-нибудь сильная организация (как, например, АБР по отношению к GMS и ЦАРЭС, или ЕС по отношению к Пакту стабильности), или участники инициативы со временем поддерживают идею о создании и развитии сильной организации (ЕС, CAF).
- На индивидуальном уровне – необходимо, чтобы во главе региональной организации (или среди ключевых консультантов и сторонников инициативы) находилось дальновидное, эффективное организационное руководство. ЕС извлекла определенную пользу из такого руководства

- особенно в первые годы своего существования. Успех САФ зачастую приписывают руководящей роли его действующего динамичного президента. В случае с GMS, бывший премьер-министр Филиппин Сезар Вирата выступал в качестве доверенного и преданного идее консультанта. Президент Всемирного банка сыграл ключевую руководящую роль в качестве внешнего посредника и источника финансирования в случае с Договором по водам реки Инд.

**Урок 4: Необходимо контролировать членство в региональной организации, исходя из общей географии и общих региональных интересов**

ЕС начал с небольшой группы стран-участниц, затем постепенно увеличил их количество по мере роста своего потенциала, позволяющего принимать дополнительных членов. Хотя многие считают, что, расширив свой состав до 27 стран, Евросоюз поставил под угрозу эффективное руководство. Так, например, GMS, в состав которой входит всего шесть стран-участниц и один региональный банк развития, только выиграл от ограниченного количества участников. А ОЭС, в которую входят 10 стран-участниц, пострадала не так сильно от избыточности своего состава, как от того факта, что состоящие в ней страны представляют собой широкий разброс географически и экономически разнородных стран.

**Урок 5: По возможности избегать эффекта «spaghetti bowl» (принятия множества дублирующих друг друга преференциальных торговых соглашений, усложняющих торговые отношения)**

Состав участников и функции различных региональных инициатив и организаций нередко дублируются, и это обстоятельство является одним из факторов, усложняющих региональное сотрудничество. Многочисленные двусторонние соглашения о свободной торговле хорошо известны своими негативными последствиями, связанными с созданием потенциально искаженных торговых стимулов, а также непрозрачных и обременительных таможенных правил, действующих на государственной границе (World Bank, 2005, UNDP, 2005). Для устранения этой проблемы можно предложить разные решения:

- Заменить двусторонние торговые соглашения региональными и/или вступить во Всемирную торговую организацию (ВТО).
- Объединить региональные организации: на практике, это встречается довольно редко, поскольку уже созданный институт, как правило, сложно упразднить. В результате своего расширения, ЕС фактически заменил собой ряд менее крупных субрегиональных объединений в Центральной Европе, а Организация Центральноазиатского сотрудничества (ОЦАС) объединилась с ЕврАзЭС.
- Работать над однозначным разделением мандатов: удачным примером такого подхода являются GMS и MRC.
- Сотрудничать и обмениваться информацией: этим плодотворно занимаются IIRSA и CAF.

***Урок 6: Обеспечить наличие финансовых ресурсов и инструментов для поддержки региональных инвестиций и сотрудничества***

Финансовые ресурсы могут приносить пользу разными способами, включая:

- Привлечение инвестиций в региональную инфраструктуру (транспорт, водоснабжение, энергетика, обустройство государственной границы, стимулирование торговли и т.д.);
- Создание стимулов для сотрудничества между государственными и негосударственными субъектами;
- Обеспечить ресурсами для того, чтобы помочь отсталым регионам, приблизиться к уровню развитых стран, или поддержать секторы, страдающие от негативных последствий региональной конкуренции.

ЕС вложил огромные ресурсы в совместные региональные предприятия, преследуя все три названные цели. Организации, имеющие в своем распоряжении финансовые ресурсы (GMS, ЦАРЭС, CAF), демонстрируют более высокие результаты в обеспечении экономической интеграции за счет сотрудничества, нежели те, кто не располагает достаточными финансами (ЕврАзЭС, СПЕКА, ШОС, МЕРКОСУР).

***Урок 7: Внешние игроки должны при любой возможности оказывать помощь***

Как показывает опыт GMS, ЦАРЭС и Пакта стабильности в Юго-Восточной Европе, внешняя помощь может оказаться весьма полезной для обеспечения успешной работы региональных организаций. В каждом из этих случаев, более крупные региональные и международные агентства оказывали техническую, финансовую и иную поддержку, направленную на укрепление доверия. Однако, как показывает пример CAF (и ЕС), региональные организации также могут добиться успеха и без значительной поддержки со стороны, при условии наличия других факторов успеха. В любом случае, международным финансовым институтам необходимо обратить внимание на призывы (Birdsall and Rojas, 2004), и принимать более активное участие в обеспечении поддержки региональных организаций.

***Урок 8: Развивать приоритетные торгово-транспортные коридоры и привязывать инвестиции в транспортный сектор к деятельности по стимулированию развития транспорта и торговли***

Комплексные стратегии по развитию транспортной системы и торговли вдоль приоритетных коридоров, и совместная реализация таких стратегий опираются на ограниченные ресурсы, используемые для достижения максимального результата, обеспечивают систематическое устранение физических и процедурных препятствий вдоль ключевых транспортных и торговых маршрутов. Вместе с тем, это может дать возможность эффективного контроля и борьбы с незаконной деятельностью по торговле наркотиками, оружием и другими нежелательными товарами. Систематический мониторинг прогресса в плане сокращения времени и затрат, уходящих на транзит товаров по торгово-транспортным коридорам, обеспечивает эффективную оценку последствий.

**Урок 9. Освоение региональных водно-энергетических ресурсов может оказаться одним из наиболее сложных направлений в плане достижения прогресса, создавая при этом большие возможности для получения беспроигрышных, взаимовыгодных результатов и распределения выгоды между всеми партнерами**

Поскольку вода и энергия являются ограниченными природными ресурсами с измеримой потенциальной ресурсной рентой (доходом владельца ресурсов), согласование условий распределения выгоды между странами, расположенными выше и ниже по течению водного объекта (в случае с водными ресурсами), или между странами-производителями, транзитными странами и странами-потребителями (в случае с энергетическими ресурсами), является извечной проблемой. Вместе с тем, наличие ресурсной ренты дает возможность выработки таких договоренностей о разделении прибыли, которые могут сыграть большую роль в устранении потенциальных конфликтов. Обязательство соблюдения международных конвенций или коммерческих принципов с привлечением международного арбитража поможет укреплению доверия, и может быть подкреплено присутствием независимого посредника, поручителя или финансиста. Случай с Соглашением о реке Инд показывает, что можно сделать даже в очень сложной политической обстановке и при отсутствии доверия между соседними странами.

Международный опыт очень важен для центральноазиатского регионального экономического сотрудничества. Ключевая мысль заключается в том, что региональное сотрудничество, в основе которого лежат эффективные региональные организации, не только является возможным, но и приносит значительную пользу своим участникам. Существующие региональные организации не только обладают рядом преимуществ и возможностей, но также имеют ряд недостатков и серьезных проблем, которые могут и должны решаться сообща, согласованными усилиями стран-участниц, совместно с многосторонними организациями и другими партнерами, а также с участием самих региональных институтов.

### Литература

Arieti S.A. (2005/2006) The Role of MERCOSUR as a Vehicle for Latin American Integration. *Chicago Journal of International Law*, 6, pp. 761-773.

Aryeetey E., Ocampo J.A. (eds) (2006) "An Analysis of Financial and Monetary Cooperation in Africa," in *Regional Financial Cooperation*. Washington, DC: Brookings Institution Press.

ASEAN. Detailed information is available at: <http://www.aseansec.org/64.htm>.

Asian Development Bank (2007) *GMS Development Matrix*. Manila. Available at: <http://www.adb.org/GMS/Projects/devmatrix.asp?fl=8>.

Bartlett W. and Samardija W. (2000) "The Reconstruction of South East Europe, the Stability Pact and the Role of the EU: An Overview." *МОСТ-MOST: Economic Policy in Transitional Economies*. 10(2).

Birdsall N. and Rojas-Suarez Liliana eds. (2004) *Financing Development: The Power of Regionalism*. Washington, DC: Center for Global Development.

- Blank S. (2006) China and the Shanghai Cooperation Organization at Five. *China Brief*, 6, p.13.
- Bouzas R. (2000) *Mercosur Ten Years After: Learning Process or Deja-Vu?* Washington, DC: The Woodrow Wilson Center for International Scholars, November.
- Buntaine M. T. (2007) *Regional Integration, Issue Fragmentation, and Cooperative Environmental Governance in the Lancang-Mekong River Basin*. Duke University, Nicholas School of the Environment and Earth Sciences.
- Burges S. (2005) Bounded by the Reality of Trade: Practical Limits to a South American Region. *Review of International Affairs*, 18(3).
- Esty C., Ivanova M. H. and Snitwongse K. (1995) ASEAN's Security cooperation: Searching for a Regional Order. New Haven: Yale. *The Pacific Review*, 8(3), pp. 518-530.
- CAREC (2006) Comprehensive Action Plan. *Fifth Ministerial Conference on Central Asia Regional Economic Cooperation*, October 18-20, 2006, Urumqi, XUAR, People's Republic of China. Available at: <http://www.adb.org/Documents/Books/CAREC-Comprehensive-Action-Plan/action-plan.pdf>.
- CAREC (2007) CAREC Institute Prospectus. *Discussion Paper. Sixth Ministerial Conference on Central Asia Regional Economic Cooperation*, November 2-3, 2007, Dushanbe, Tajikistan. <http://www.adb.org/Documents/Events/2007/6thMinisterial-Conference-CAREC/CAREC-Institute-Prospectus.pdf>.
- CAREC (2007) CAREC Transport and Trade Facilitation Strategy. *Sixth Ministerial Conference on Central Asia Regional Economic Cooperation*, November 2-3, 2007, Dushanbe, Tajikistan. Available at: <http://www.adb.org/Documents/Events/2007/6thMinisterial-Conference-CAREC/Transport-Trade-Strategy.pdf>.
- Central Asia-Caucasus Institute (2008) CAREC: A Coming Force in Regional Affairs? CACI Forum, Washington, DC, January 8, 2008. Available at: [http://www.silkroadstudies.org/new/inside/forum/CACI2008\\_0108.html](http://www.silkroadstudies.org/new/inside/forum/CACI2008_0108.html).
- Central Asian Gateway (no date) *Eurasian Economic Community*. Available at: <http://www.cagateway.org/en/topics/23/85/>.
- Central Asia Regional Economic Cooperation Program (CAREC). Detailed information on CAREC is available at: <http://www.adb.org/Carec/>.
- Chandra R. and Kumar R. (2008) *South Asian Integration Prospects and Lessons from East Asia*. Working Paper no. 202, Indian Council for Research on International Economic Relations.
- Cohen A. (2006) *The Dragon Looks West: China and the Shanghai Cooperation Organization*. Washington, DC: The Heritage Foundation.
- Corm G. and Ocampo J.A. (eds) (2006) The Arab Experience. *Regional Financial Cooperation*, Washington, DC: Brookings Institution Press.
- Culpeper R., Birdsall N. and Rojas-Suarez Liliana (eds) (2004) Reforming the Global Financial Architecture: The Potential of Regional Institutions. *Financing Development: The Power of Regionalism*, Washington, DC: Center for Global Development.
- Dasgupta A. and Maskay N.M. (2003) Financial Cooperation in SAARC: A First Step Toward Greater Monetary Integration in South Asia, *South Asia Economic Journal*, 4, p. 133.
- Deppler M. (2004) Beyond Integration: Squaring Europe's Social Preferences with Robust Growth. *Finance & Development*, June.



Devlin R., Castro L., Birdsall N. and Rojas-Suarez Liliana (eds) (2004) *Regional Banks and Regionalism: A New Frontier for Development Financing*, *Financing Development: The Power of Regionalism*. Washington, DC: Center for Global Development.

Eurasian Development Bank (2007) Annual Report. Available at: [http://www.eabr.org/media/img/rus/investors/EABR\\_AR2007\\_VI.pdf](http://www.eabr.org/media/img/rus/investors/EABR_AR2007_VI.pdf).

Eurasian Development Bank (2007) Eurasian Development Bank (A3/Bbb+/Bbb+). Investor Presentation, June 22, 2007.

European Commission, Western Balkans Directorate (2002) Regional Strategy Paper 2002–2006. Brussels.

European Commission (2003) *Evaluation of the EC Support to the Mercado Comun Del Sur (Mercosur)*. Brussels. [http://ec.europa.eu/europeaid/evaluation/methodology/examples/exp\\_gaa\\_prp\\_rsu\\_tor\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/europeaid/evaluation/methodology/examples/exp_gaa_prp_rsu_tor_en.pdf).

European Commission (2004) Evaluation of the EC Support to MERCOSUR. Brussels. [http://ec.europa.eu/europeaid/evaluation/methodology/examples/exp\\_gaa\\_dfo\\_rsu\\_evi\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/europeaid/evaluation/methodology/examples/exp_gaa_dfo_rsu_evi_en.pdf).

Feldbaum-Vidra J. (2007) *Eurasian Development Bank*. Moody's Investor Service, April.

Furey A. (2007) *Financing Unaccountable Infrastructure in South America: IIRSA and Its Relationship with the CAF and the EIB*. Washington, DC: Bank Information Center.

Garcia L. E. (2007) CAF's Experience with Regional Cooperation and Integration. *IEG Conference on Unlocking the Potential of Regional Development Programs*. Washington, DC: World Bank.

Germanovich G. (2008) The Shanghai Cooperation Organization: A Threat to American Interests in Central Asia? *China and Eurasia Forum Quarterly*, Volume 6, No. 1.

Griffiths-Jones S. et al. (no date) *Enhancing the Role of Regional Development Banks; the Time is Now*. Paper prepared for the G-24. Available at: [http://www.stephanyji.net/documents/Enhancing\\_role\\_regional\\_dev\\_banks\\_09\\_07.doc](http://www.stephanyji.net/documents/Enhancing_role_regional_dev_banks_09_07.doc).

Gill B. (2004) *Chinese Security Interests and Activities with Central Asian States*. Meeting U.S. Security Objectives in a Changing Asia. Washington, DC: National Defense University, 2004.

Gimenez E. and Spang L. (2005) *IIRSA Update #1: A Report on the South American Integration Initiative*. Washington, DC: The Bank Information Center.

Hayun Y. (2007) Some Problems of the Development of the SCO, *Asia Inform*, May 30.

Hettne B. and Soederbaum F. (2006) *Regional Cooperation*. International Taskforce on Global Public Goods, <http://www.gpgtaskforce.org/uploads/files/215.pdf>.

Huasheng Z. (2005) *China, Central Asia and the Shanghai Cooperation Organization*. Moscow: Carnegie Endowment for International Peace.

Institute for the Integration of Latin America and the Caribbean (2007). Report: *Mercosur 2005–2006*. Washington, DC: Inter-American Development Bank.

Jusupov B. (2007) Humanitarian Cooperation within the Framework of SCO: Development Peculiarities, *Asia Inform*, July 10.

Kheng-Lian K. and Robinson N.A. (2002) Regional Environmental Governance: Examining the Association of Southeast Asian Nations (Asean) Model. *Global Environmental Governance*. Eds. Daniel

Linn J. F. (2004) Economic (Dis)Integration Matters: The Soviet Collapse Revisited. *Conference on "Transition in the CIS: Achievements and Challenges"*, Academy for National Economy, Moscow, September 13-14, 2004. [http://www.brookings.edu/~media/Files/rc/papers/2004/1Orussia\\_linn/20041Olinn.pdf](http://www.brookings.edu/~media/Files/rc/papers/2004/1Orussia_linn/20041Olinn.pdf).

Machinea J.L. and Rozenwurcel G., Ocampo J.A. (eds) (2006) Macroeconomic Coordination in Latin America: Does It Have a Future? *Regional Financial Cooperation*. Washington, DC: Brookings Institution Press.

Mahmood B. and Saremi M. (1997) Assessing Economic Cooperation Organization (Eco) Performance: 1992–1997. *International Journal of Commerce and Management*, 12.

Maksutov R. (2006) *The Shanghai Cooperation Organization: A Central Asian Perspective*. Stockholm: SIPRI, 2006.

Malamud A. and Schmitter P. (2006) The Experience of European Integration and Potential for Integration in the MERCOSUR. *Joint Session of Workshops of the European Consortium for Political Research (ECPR)*, Nicosia, Cyprus, April 25-30, 2006.

Marat E. (2007) SCO's International Importance Surges as Iran, Turkmenistan Wish to Join, *Eurasia Daily Monitor*. 4(127).

Mekong River Commission (2007) *MRC Work Programme 2007*. Vientiane.

Ministry for Foreign Affairs of Finland (2005). *Ex-Ante Evaluation of Finnish Development Cooperation in the Mekong Region*. Helsinki.

Mukherji I.N. (2001) Review Article: The Report of the SAARC Group of Eminent Persons, *South Asia Journal* 2(313).

Ocampo J. A., ed. (2006). *Regional Financial Cooperation*. Washington, DC: Brookings Institution Press.

O'Keefe T. (2003) *A Resurgent MERCOSUR: Confronting Economic Crises and Negotiating Trade Agreements*. Miami: North South Center, University of Miami.

Pomfret R. (1997) The Economic Cooperation Organization: Regional Forum or Irrelevant Talking Shop? *Caspian Crossroads Magazine*, Fall 1997.

Satpaev D. (2007) SCO Wants to Rely on Two Wheels, *Asia Inform*, May.

Stakelbeck F. W. (2005) A New Bloc Emerges? *The American Thinker*, August 5, 2005. Available at: [http://www.americanthinker.com/articles.php?article\\_id=4703](http://www.americanthinker.com/articles.php?article_id=4703).

Schiff M. and Winters L. A. (2002) Regional Cooperation, and the Role of International Organizations and Regional Integration. *Policy Research Working Paper*, 2872. Washington, DC: World Bank.

*The Basin Development Plan*. Information is available at Mekong River <http://www.mrcmekong.org/programmes/bdp.htm>.

*The Mekong River Commission*. Information is available at: <http://www.mrcmekong.org>.

UNCTAD (2005) *ECO Experience: Expert Meeting on Trade Facilitation as an engine for Development*. Geneva, September 21-23, 2005. Available at: [http://unctad.org/sections/wcmu/docs/c3em26p10\\_en.pdf](http://unctad.org/sections/wcmu/docs/c3em26p10_en.pdf).

UNDP (2002) *Arab Human Development Report 2002*. New York. (Arab HDRs are also available for 2003, 2004 and 2005.)

UNDP (2003) *Cooperation South: Convergence: Movements for Regional Integration*. New York.

UNDP (2005) Central Asia Human Development Report. New York.

UNDP (2005) Central Asia Human Development Report. New York, Box 1.2, p. 25.

UNECE (no date) *Overview of the UN Special Programme for the Economies of Central Asia (SPECA)*. <http://www.unece.org/speca/pdf/gen/aboutsp.pdf>.

UNECE/UNESCAP (no date) SPECA II: Proposals to Reform and Strengthen the UN Special Programme for the Economies of Central Asia. <http://www.unece.org/speca/pdf/cc/torcce06.pdf>. Vinokurov E. (2007). Eurasian Development Bank: Infrastructure Financing in Central Asia. *High-level Policy Dialogue on Regional Cooperation for Infrastructure Development and Financing in Asia-Pacific*, March 21-22, 2007. [http://www.ris.org.in/ris\\_unescap\\_evinokurov.pdf](http://www.ris.org.in/ris_unescap_evinokurov.pdf). Weitz, R. (2006). Sochi Summit Strengthens Eurasec. *Central Asia-Caucasus Analyst*. September 6, 2006. Available at: [http://www.c4ads.org/files/weitz\\_caci\\_060906.pdf?PHPSESSID=1545febd6f1be27a7b01531937d0](http://www.c4ads.org/files/weitz_caci_060906.pdf?PHPSESSID=1545febd6f1be27a7b01531937d0).

United Nations Economic and Social Council (2007) *Report of the Mekong River Commission Sixty-third session*. May 17-23, 2007. Almaty, Kazakhstan. Available at: [http://unescap.org/EDC/English/Commissions/E63/E63\\_31E.pdf](http://unescap.org/EDC/English/Commissions/E63/E63_31E.pdf).

Uvalic M. (2002) Regional Cooperation and the Enlargement of the European Union: Lessons Learned? *International Political Science Review*, 2002(23), pp. 319-333.

Weitz R. (2007) Eurasec Summit Exposes Deep Economic Divisions Among Former Soviet Republics. *World Politics Review*, October 10, 2007. Available at: <http://www.worldpoliticsreview.com/Article.aspx?id=1227>.

World Bank (2004) *Global Economic Prospects 2005*. Trade Regionalism, and Development. Washington, DC.

World Bank (2005) *Global Economic Prospects 2005*. Washington, DC.

World Bank (2007) The Development Potential of Regional Programs: An Evaluation of World Bank Support of Multicountry Operations. Washington, DC: World Bank Independent Evaluation Group.

Wyplosz C. G., Ocampo J.A. (eds) (2006) Regional Exchange Rate Arrangements: The European Experience, in *Regional Financial Cooperation*. Washington, DC: Brookings Institution Press.

# Интегрирующееся региональное пространство: дополнительные возможности экономического роста

Александр Михайлович Либман, Леон Залманович Зевин

Александр Михайлович Либман – к.э.н., старший научный сотрудник Института экономики РАН, докторант Маннгеймского университета, ассоциированный исследователь Центра российских исследований Восточно-Китайского университета. Закончил Финансовую академию при Правительстве РФ и аспирантуру ИМЭПИ РАН, в течение двух лет стажировался в Марбургском университете. Автор двух монографий и около 200 печатных работ, в том числе в журналах «Europe-Asia Studies», «European Journal of Comparative Economics», «Social Sciences», «Вопросы экономики», «Общественные науки и современность», «Прикладная эконометрика», «Мировая экономика и международные отношения», «Общество и экономика», «Российский журнал менеджмента», «Свободная мысль» и других. Электронная почта: Libman@rambler.ru

Леон Залманович Зевин – д.э.н., главный научный сотрудник Института экономики РАН, специалист в области мировой экономики и финансов, внешней задолженности. Автор многих работ по проблематике развивающихся стран. В последние годы активно изучает проблемы участия России и других постсоветских стран в глобальной экономике, механизмы сотрудничества с международными экономическими организациями (МВФ, МБРР, ВТО и др.). Анализирует последствия вступления РФ и других стран СНГ в ВТО для их национальных экономик и для взаимного сотрудничества. Развивает на примере стран СНГ идею об участии хозяйственных структур разного уровня в региональном и международном сотрудничестве, ставит проблему сочетания интересов на разном уровне (государство – региональная группировка – бизнес). Является научным руководителем многих коллективных исследований Центра по научным грантам и заказам сторонних организаций.

## Размеры экономического пространства

Одним из ключевых мотивов осуществления проектов региональной интеграции в современном мире является формирование более крупного экономического пространства, которое, в свою очередь, способно стать фактором экономического роста. Однако далеко не всегда крупные экономические пространства способны реализовать более высокие темпы роста. В нашей работе мы попытаемся рассмотреть две проблемы. Во-первых, необходимо определить конкретные каналы воздействия размера экономического пространства на экономическую динамику в различ-

ных условиях внешней среды. В частности, мы попытаемся сравнить роль крупных пространств как факторов роста в условиях менее развитых международных взаимосвязей и в процессе глобализации. Во-вторых, важно понять, какие факторы влияют на действенность тех или иных каналов роста в зависимости от дизайна экономической интеграции. Иначе говоря, встает вопрос не только о размере, но и об организации экономического пространства как параметре, определяющем экономическую динамику. Особый интерес для нас представлял анализ различных по формату объединений с участием слабо- и среднеразвитых экономик.

Прежде всего, необходимо определиться в терминах. Понятие «экономическое пространство» в общественных науках остается предметом дискуссий (Бияков, 2004, 2004а). Неоднозначно и понимание того, что конкретно подразумевается под «размерами» пространства. В принципе, можно выделить два основных параметра «размера» – *географические размеры* интеграционного проекта и *численность населения*, вовлеченного в процесс интеграции стран. Определение размера региона, как численности его населения в большей степени распространено в экономической теории, в отличие от географической протяженности, которая реже оказывается в поле зрения экономистов. Нам представляется необходимым использовать еще один элемент размеров экономического пространства – интенсивность хозяйственной деятельности (например, процент использования природных ресурсов – сельскохозяйственных, водных, лесных и других территорий, доля трудоспособного населения в его общей численности, качество образования и уровень IQ). Этот критерий дает возможность более точно сопоставлять различные экономические пространства с помощью своеобразного корректора, отражающего не только их количественные, но и качественные показатели. Однако этот критерий пока слабо разработан.

Рост численности населения в интеграционном проекте связан, прежде всего, со следующими преимуществами. *Во-первых*, в большом регионе существуют большие возможности для специализации и, соответственно, разделения труда на основе сравнительных преимуществ, являющегося основой роста эффективности. *Во-вторых*, большой регион обладает значительными возможностями для использования экономии от масштаба производства, в силу большого числа потенциальных потребителей (Rivera, Romer, 1990). *В-третьих*, крупный регион способен обеспечить высокое конкурентное давление на бизнес, тем самым, снижая X-неэффективность<sup>1</sup>. Аналогичным образом, крупный регион (при условии политической децентрализации) может стать стимулом для интенсификации конкуренции юрисдикций, также способствующей росту качества институтов. *В-четвертых*, размеры региона дают возможность реализации крупных проектов, требующих затраты значительных трудовых и материальных ресурсов. *В-пятых*, как показывают выводы «новейшей теории торговли», акцентирующей внимание на микроэкономических аспектах междуна-

<sup>1</sup> X-неэффективность – величина, показывающая падение эффективности деятельности фирмы ниже максимально возможной эффективности, определенной на основе принципа максимизации прибыли.

ных экономических отношений, открытость рынков становится фактором позитивного изменения структуры отраслей с точки зрения производительности «остающихся на рынке» фирм (Melitz, Ottaviano, 2008). *В-шестых*, крупные регионы обычно в меньшей степени испытывают дефицит качественных кадров для администрирования (Briguglio, 1995), а разнородность может стать источником высвобождения творческого потенциала и роста.

Большая географическая протяженность может стать фактором роста, если регион способен сыграть важную роль в структуре мировых транспортных коммуникаций. Значительные географические масштабы ведут к тому, что связанные с природными явлениями катаклизмы затрагивают территорию региона неравномерно; в этом случае возникают возможности для страхования рисков, когда защищенные от стихий территории оказывают поддержку пострадавшим<sup>2</sup>.

Однако преимуществам крупных пространств, как двигателям роста, противостоят и весьма серьезные недостатки. Прежде всего, они затрагивают регионы со значительной географической протяженностью. Разнородность условий в различных регионах, создающая возможность страхования от рисков, является источником разнородности предпочтений. Соответственно, значительно сложнее добиться общих решений, а издержки адаптации для отдельных территорий могут оказаться значительно выше. Иначе говоря, речь идет о противоречии между *экономическим риском*, связанным с отсутствием возможностей для страхования в малых регионах, и *политическим риском*, связанным с принятием неблагоприятных решений для некоторых территорий большего размера (Spolaore, 2006). Малые страны и регионы быстрее реагируют на возникающие изменения экономической и политической ситуации, поскольку число уровней в их административной иерархии ниже, чем в крупных странах. Это упрощает задачу определения эффективной экономической политики для конкретной территории (Rossi, 1998)<sup>3</sup>.

Поддержание единства географически обширного пространства требует значительных инвестиций. Например, затраты на совершенствование транспортной инфраструктуры, связывающей отдельные территории, или обеспечение безопасности и защиты от внешних угроз. Серьезные проблемы возникают у стран с низкой *плотностью* населения, вызванной чрезмерно обширной территорией. Как правило, высокая плотность населения является одним из факторов прогресса, возможно, даже самого формирования государств (Розов, 2002). Впрочем, эффект плотности на

<sup>2</sup> К тому же крупные регионы обычно обладают большими ресурсами. В неоклассической теории признание нулевых транзакционных издержек позволяет сформулировать своеобразную «теорему о незначимости границ: экономический рост регионов не зависит от распределения между ними ресурсов. В реальности же транзакционные издержки являются ненулевыми, и поэтому география природных ресурсов «имеет значение» (Nordhaus et al., 2001).

<sup>3</sup> Приведем лишь один пример: в практике регионального планирования, Европейский союз ориентируется на так называемые регионы второго уровня (NUTS 2) при отборе территорий для получения приоритетной помощи. Однако в небольших регионах третьего уровня (NUTS 3) систематически возникают искажения, когда помощь получают достаточно благополучные регионы и, наоборот, не получают регионы отстающие (Becker et al., 2008).

экономический рост также является сложным и зависит от целого ряда параметров институционального плана. В результате, размер государства может превратиться из преимущества в недостаток (Хилл, Гэдди, 2007, глава 2).

### **Размер и интеграция в мировую экономику**

До сих пор наш анализ концентрировался на внутрирегиональных взаимосвязях. Между тем, в современных условиях масштабы развития мирохозяйственных связей оказывают серьезное воздействие на способность больших пространств генерировать экономический рост.

Глобальная экономика характеризуется существованием мирового рынка, позволяющего даже небольшим территориям эффективно пользоваться экономией от масштаба и сравнительными преимуществами специализации. Менее значимым становится присутствие собственной ресурсной базы – ключевые ресурсы глобальной экономики характеризуются высокой мобильностью. Жесткое давление внешней конкуренции может оказаться и преимуществом, создавая стимул для роста эффективности региональной экономики, на уровне конкуренции фирм (Srinivasan, 1986) и на уровне конкуренции институциональных систем. В условиях глобализации, небольшие регионы с относительно однородным населением не должны принимать на себя дополнительные издержки обеспечения интеграции (и могут даже воспользоваться пространственными внешними эффектами более крупных соседей) (Alesina et al., 2005). Но небольшой размер в глобальной экономике оказывается источником *новых рисков*, отсутствующих при меньшем уровне мирохозяйственной интеграции. Небольшие регионы (с точки зрения численности населения и географических масштабов) часто становятся жертвами чрезмерно узкой экспортной специализации. Это, в свою очередь, ведет к высокой волатильности и экспорта, и фискальных доходов, сокращению сбережений и инвестиций, сокращению возможностей для автономной экономической политики. Отсутствие своеобразной «страховки» в виде значительного внутреннего рынка делает жесткое стремление к эффективности неизбежным. В то же время меньший интерес глобальных игроков к небольшим рынкам (особенно если на малые размеры накладываются значительные транспортные издержки, как в случае континентальных стран, не имеющих выхода к морю), снижает на них давление конкуренции. Эмпирические исследования показывают, что небольшие страны не только обладают сравнительно большей долей внешней торговли в ВВП, но и – если речь идет о развивающихся странах – как правило, характеризуются большей долей экспорта продукции первичного сектора в структуре внешней торговли.

Небольшие страны схожи (при сопоставимых уровнях дохода) с точки зрения масштабов специализации, но сильно различаются по ее характеру, обладая при этом большими возможностями для вариации стратегий роста (Perkins and Syrquin, 1978). Ограниченная автономия в экономической политике парадоксальным образом сочетается со своеобразным «преимуществом незначимости»: нередко небольшие страны и регионы могут позволить себе более гибкое экономическое регулирование, чем крупные

экономики (Armstrong and Read, 2000), в частности за счет использования потенциала оффшорной стратегии. При этом даже специфическая структура специализации – например, туризм – может на самом деле оказаться источником высоких темпов роста (Alvarez-Albelo, Hernandez-Martin, 2007).

И все же, положение крупных регионов предпочтительнее: они обладают большими ресурсами для реализации крупных проектов и способны противостоять политической и правовой нестабильности, свойственной последним (Баринов, 2007), с меньшими издержками. А это исключительно важно в условиях слабости глобального управления, так как сохраняется высокая степень уязвимости к чрезмерным рискам, поскольку «глобальных» страховых или перераспределительных схем не существует (последний пример – мировой финансовый кризис 2008 года). Формирование интеграционных проектов, увеличение размеров экономической структуры обычно служат *сигналом* для иностранных инвесторов, представляя собой ярко выраженное *обязательство* группы стран. Малые же регионы в глобальной экономике во многих случаях не обладают достаточной властью во взаимодействии с другими игроками, что становится стимулом для интеграции между самими малыми странами (Andriamananjara and Schiff, 2001) или же между малыми и крупными регионами (Tsoi, 2007). Впрочем, это не гарантирует выживания небольших стран в составе этих структур (Horn, 2004).

Литература, посвященная взаимосвязи экономического роста и размера стран, остается достаточно неопределенной (как, впрочем, и многие другие сферы эконометрического исследования экономического роста).

Согласно некоторым исследованиям, небольшие регионы характеризуются более низким благосостоянием и темпами роста (Isa, 2003). Другие, наоборот, утверждают, что малые государства и регионы, как минимум, в последние десятилетия ничем не отличаются от крупных стран, с точки зрения динамики роста (Armstrong and Read, 2003, Brandi, 2004) или характеризуются более высоким уровнем ВВП (Easterly and Kraay, 2000).

Вариация темпов роста среди малых стран выше, чем среди крупных государств: хотя последние в *среднем* растут быстрее. Именно среди первых обнаруживаются наиболее известные примеры крайне высоких темпов роста (Perkins and Syrquin, 1978).

По всей видимости, немаловажную роль играют и размеры регионов, а также стран-партнеров.

Страны, окруженные крупными и открытыми экономиками, характеризуются более высокими темпами роста (Vamvakidis, 1998); для небольших экономик изменение экономических показателей во многом объясняется динамикой крупных стран-соседей (Armstrong and de Kervenoael, 1998). Рост в небольших странах связан с возможностью поиска ренты в отдельных нишах международного разделения труда, появляющейся из-за так называемого эффекта «спагетти» – перекрестной системы многочисленных дву- и многосторонних договоренностей (Anderson and Read, 1998).



Однако «лапшовый эффект» в ряде случаев становится и тормозом экономического роста: условия взаимодействия, обязательства и преференции в многократно пересекающихся соглашениях о сотрудничестве не согласуются, а иногда и вовсе противоречат друг другу. С особенной силой этот эффект проявляется в развивающихся экономиках, где действующие соглашения о сотрудничестве зачастую не столько отражают реальную ситуацию, сколько являются заявлениями о желании создать структуры, подобные функционирующим в развитом мире, прежде всего в ЕС.

В отдельной литературе отмечается позитивное воздействие ЕС на экономический рост стран-членов в долгосрочном плане (Badinger, 2001; Brodzicky, 2003, 2005). Аналогичные исследования затрагивают и другие интеграционные проекты, причем эффекты интеграции средне- и слаборазвитых стран в большей степени зависят от размеров участников (Berthelon, 2004).

В глобальную эпоху, степень открытости внешнему миру для развивающихся экономик при прочих равных условиях может иметь своеобразный эффект: возможность доступа к иностранным технологиям и инвестициям, рынкам сбыта промышленной продукции, улучшение качества образования, организация серийного производства и т. п..

Поэтому интересно проследить, как интеграционные объединения различного формата и уровня развития используют этот ресурс.

Приведенные в таблице 1 данные требуют комментариев. Во-первых, априори можно было ожидать, что более высокий уровень развития группировок сопровождается большей открытостью третьим странам за счет

Таблица 1

Экспорт крупнейших интеграционных группировок и его распределение в 2006 г.

Группировки	Весь объем (млрд \$)	Внутри группировки млрд \$ (%%)	Остальной мир млрд \$ (%%)
ЕС	4532	3051 (67.3)	1482 (32.7)
НАФТА	1678	902 (53.8)	776 (46.2)
АСЕАН	770	193 (25.1)	577 (74.9)
МЕРКОСУР	190	26 (13.7)	164 (86.3)
Андское сообщество	64	5 (7.8)	59 (92.2)
ЕврАзЭС	362	36 (9.95)	326 (90.05)

Источник:  
Подсчитано по:  
World Trade  
Developments in 2006.  
Appendix. Table A 3.  
[http://www.wto.org/english/res\\_e/status\\_e/its2007\\_e/its07-appendix\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/res_e/status_e/its2007_e/its07-appendix_e.pdf);  
Страны Евразийского сообщества.  
Статистический сборник.  
М. 2007. с. 107.

торговой и инвестиционной экспансии, продажи патентов и интеллектуальной собственности, услуг, образования, массового аутсорсинга. Однако жизнь демонстрирует иную картину: по абсолютным показателям они лидеры, но по относительным лидируют с большим отрывом группировки с более низким уровнем развития. Более того, *различные по размерам и уровню развития союзы могут быть одинаково открыты внешнему миру, но характер открытости принципиально различен: у объединений развитых стран доминирует торговля в рамках интеграционной структуры, а у развивающихся стран – с третьими странами.*

Во-вторых, многократное превышение доли торговли с третьими странами в объединениях слабо- и среднеразвитых стран делает эти объединения более уязвимыми к внешним воздействиям, в отличие от аналогичных структур с участием развитых стран. В стремлении укрепить свои позиции, региональные объединения развивающихся стран расширяют «повестку дня» интеграции за счет включения в нее проблем социальных, экологических и вопросы безопасности. Это необходимо, поскольку высокая степень открытости, без создания защитных механизмов, может превращать внешний мир в фактор торможения экономического роста или его деформации.

В-третьих, наиболее высокий показатель доли внутренней торговли АСЕАН по сравнению с другими объединениями развивающихся стран свидетельствуют о роли размеров (емкость внутреннего рынка, территория) как фактора интенсивности экономического взаимодействия элементов интеграционной структуры. Подобная тенденция прослеживается и в объединениях развитых стран – ЕС и НАФТА.

В-четвертых, после финансового кризиса 2008 года повысится роль крупных региональных объединений в ходе реформирования институтов Бреттон-Вудской системы управления и регулирования мировой экономики: они, очевидно, будут вынуждены взять на себя часть функций, где глобальные структуры оказались неспособными найти взаимоприемлемые решения. Это, в свою очередь, по-новому поставит вопрос о взаимодействии и противостоянии регионализма и мультилатерализма. Одним из проявлений данной тенденции может стать формирование нескольких региональных финансовых центров и укрепление региональных валют.

### **Модели организации экономического пространства**

Эффекты экономического пространства, как было показано выше, характеризуются серьезными различиями с точки зрения экономического роста. Очевидно, воздействие размера экономического пространства на экономическую динамику опосредуется, как минимум, еще одним параметром, который необходимо учесть – *организацией экономического пространства*. Мы рассмотрим наиболее значимые характеристики организации пространства.

Главной проблемой интеграции является ослабление или снятие *экономических границ*, создающих барьеры для перемещения благ и факторов производства. Эти границы не обязательно носят юридический характер, они могут быть порождены, например, особенностями технологии или географии и тем самым проходить как внутри стран, так и между ними (Pelkmans, 2008). Суть интеграции состоит именно в преодолении подобных границ. С этой точки зрения, анализ моделей организации пространства связан с выделением *ведущего игрока*, содействующего преодолению границ. Последний не обязательно (как минимум, не во всех способах интеграции) участвует в передаче благ; он может лишь создавать условия для экономических агентов – способствовать ликвидации таможенных пошлин или развитию внутренних транспортных путей. Возникновение в

России XIX века общенационального рынка (как минимум, в европейской части) было четко связано с развитием сети железных дорог в большей степени, чем с изменением политических границ [Metzer, 1974].

Упрощенно можно говорить о шести моделях интеграции экономического пространства, связанных с выделением того или иного ведущего игрока. В трех из них основную роль играют государственные органы; в трех доминируют негосударственные игроки.

- *Модель общего центра*: основной интегрирующей силой выступает надгосударственный орган или центральное правительство, не связанное ни с одной конкретной территорией,
- *Модель межправительственных договоров*: барьеры устраняются отдельными территориальными органами власти на основе договоренностей, в соответствии с принципом консенсуса,
- *Модель доминирующего участника*: функцию устранения барьеров принимает на себя один конкретный территориальный орган власти (скажем, правительство ведущей страны или территории), обладающий правом принуждения в отношении всех остальных игроков,
- *Модель корпоративных инвестиций*: основным «интегратором» выступают крупные корпорации, которые формируют охватывающие весь регион производственные сети;
- *Модель неформальной торговли*: место крупных корпоративных структур занимают неформальные сети, объединяющие предпринимателей и торговцев, и нередко хотя бы частично оперирующие в нелегальной экономике,
- *Модель негосударственного права*: основу для интеграции составляют общие правила игры, сознательно генерируемые конкретным негосударственным игроком для организации экономического взаимодействия между отдельными территориями.

Все шесть перечисленных моделей обладают длительным опытом реализации, как в международных отношениях, так и внутри национальных государств.

Модель *общего центра* исторически реализовывалась в моделях так называемого «военного регионализма», игравших доминирующую роль вплоть до XIX столетия. Это архаичные империи, подобные Римскому, Китайскому или Персидскому государствам [Tavares, 2004]. В современном мире примером такой интеграции можно считать большинство унитарных и федеративных государств, в которых присутствует арена общенациональной политики. На международном уровне, единственной структурой, приближающейся к модели общего центра, можно считать ЕС. В реальности за «общими национальными» или «европейскими» интересами вполне могут скрываться интересы конкретных территорий и стран. Жесткой границы между моделью «общего центра» и моделью «доминирующего игрока»

ка» не существует; во многих случаях позиция центра действительно не сводится к позиции регионов.

Модель *межправительственных договоров* по определению требует существования многочисленных центров власти, связанных с конкретными территориями, что в принципе является достаточно новым явлением в мировой истории, появившимся в период господства национальных государств (Каспэ, 2007). Хотя практика заключения межгосударственных соглашений о свободной торговле имеет более глубокие корни, ее масштабы были крайне ограничены. Поэтому первые примеры реализации данной модели в больших масштабах появились в XIX веке – например, таможенный союз Швеции и Норвегии 1874–1900 годов. В настоящее время данная модель лежит в основе большинства проектов региональной экономической интеграции: МЕРКОСУР, АСЕАН и других объединений развивающихся стран.

Модель *доминирующего участника* проявилась в структуре так называемых «международных иерархий», формальных и неформальных (Lake, 2009). Данная модель интеграции функционировала в Римской республике, расширившей свой контроль на все Средиземноморье. Примером можно считать и колониальные империи европейских держав, вплоть до середины XX века. Речь идет как о формальном господстве, так и о системе «неравноправных договоров», активно использовавшихся великими державами для установления контроля над своей периферией. Провести грань в мире «непрямых форм правления», составляющих саму суть империи как способа политической организации, крайне сложно. Само по себе *формирование* ведущего игрока может стать результатом появления соответствующей модели интеграции: колониальные империи «создали» господствующие нации в своем ядре (Миллер, 2008). Вообще, механизм становления данной модели интеграции может быть крайне сложен: формирование испанской империи являлось результатом деятельности множества народов даже в большей степени, чем собственно кастильцев (Кеймен, 2007), а складывающиеся механизмы перераспределения во многом стали результатом переговоров и торга колониальных и имперских элит (Grafe and Irigoin, 2007).

Сегодня практика интеграции на основе доминирующего игрока наиболее типична для валютной сферы – например, валютные союзы Африки по сути дела находятся «в фарватере» политики Франции, а теперь и ЕС. Примерами вне валютной сферы можно считать систему немецких таможенных союзов (Zollvereine) вокруг Пруссии в XIX веке или до недавнего времени экономическую интеграцию на юге африканского континента, вокруг ЮАР, в рамках одного из старейших интеграционных проектов мира – Южноафриканского таможенного союза (SACU) (Hancock, 2008). В отдельных случаях такая модель характерна для федеративных государств – Германской империи XIX века или Аргентинской конфедерации, предшествовавшей современной Аргентине, где лидерами стали соответственно Пруссия и провинция Буэнос-Айрес. Как правило, такие федерации, или оказываются крайне неустойчивыми, или трансформируются в

структуры на основе модели общего центра, как это произошло в той же Аргентине – где победа Буэнос-Айреса заложила основу последующего формирования общего национального центра.

Разнообразные модели *неформальной* интеграции, не предполагающие участия государства, также присутствовали в мировой экономике уже достаточно давно. Прежде всего, это – модель неформальной торговли, которая, наверное, предшествует самому появлению национальных государств и является одной из старейших форм интеграции, известных человечеству. Она лежала в основе древнейших миров-экономик, торговых сетей и «сообществ-ворот» (*gateway community*) – коллективов, специализировавшихся на «транзитной» функции в процессе обмена (Hirth, 1978). На европейском континенте ее элементы присутствовали еще до формирования Римской империи (Grantham, 2006). Особенностью модели неформальной интеграции является ее крайняя жизнеспособность; при наличии необходимых технологических и географических условий она в той или иной форме способна проявиться и в достаточно неблагоприятных институциональных условиях. Даже попытки жесткого государственного регулирования далеко не всегда могут остановить формирование неформальной интеграции. Византийская империя стала центром мировой торговли во многом вопреки позиции властей (Гийу, 2005). Сегодня примером такой «торговой» интеграции являются страны Африки (Oculi, 2005).

Модель *корпоративных инвестиций* в большей степени чувствительна к государственному регулированию, чем неформальная торговля. Более того, исторически первыми ее носителями можно считать корпорации колониальной эпохи (*chartered corporation*), действовавшие в неразрывной связи с государством и осуществлявшими властные функции в подконтрольных им регионах. В настоящее время масштабы корпоративных инвестиций позволяют бизнес-структурам в какой-то степени выступать в качестве субститута формальной интеграции. Классическими примерами являются японские инвестиции в Юго-Восточной Азии (Kawai, 2007) и инвестиции американских транснациональных компаний (ТНК) в Мексике до возникновения НАФТА.

Наконец, интеграция *негосударственного права* сочетает в себе черты моделей, основанных на доминировании государства, и неформальной интеграции: она основана на деятельности негосударственных игроков, но их вклад в интеграционные процессы связан не с торговлей или инвестициями, а с деятельностью по формированию норм и правил, с целью преодоления экономических барьеров. Наверное, несколько неожиданным примером такой модели интеграции является католическая церковь в средневековой Европе. Ее деятельность объективно вела к распространению общих правовых норм, формированию сетей контактов и взаимодействий между странами континента, что, в конечном счете, содействовало интеграции в экономике (McCarthy, 1992). К этой модели интеграции относятся некоторые институты *lex mercatoria* – негосударственные правовые нормы в сфере торговли, носящие трансграничный характер, – например, процесс гармонизации стандартов бухгалтерского учета (Nölke, 2003).

## Организация экономического пространства и рост

Каким же образом описанные модели интеграции экономического пространства оказывают воздействие на экономическую динамику? На наш взгляд, можно говорить о трех аспектах.

Во-первых, разные модели обладают различными «шансами» на реализацию в тех или иных условиях. «Ставка» на несоответствующую политической, экономической и институциональной среде модель, приведет к тому, что крупное пространство не возникнет! Не случайно во многих регионах мира межправительственные интеграционные проекты осуществлялись и осуществляются без особого успеха. Аналогичным проблемам подвержены практически все модели интеграции. Их эффективность часто удается определить лишь в процессе конкуренции различных подходов, а сам формат модели в какой-то степени влияет на возможный размер экономического пространства: интеграция межправительственных договоров обычно более эффективна при меньшем числе участников. На модель доминирующего игрока или общего центра серьезно влияют военно-политические соображения, определяющие распределение власти и эндогенную структуру государств в регионе (McGuire, 2002; Лал, 2007). Глубина интеграции – как негативной, так и позитивной – зависит в значительной мере от выбора модели<sup>4</sup>. Исключительно велика роль конфигурации институциональной среды и таких параметров, как издержки поиска консенсуса или разнородность интересов игроков.

Во-вторых, модели в различной степени склонны к формированию «псевдоинтеграции» – имитации интеграционной деятельности с различными целями, не ведущей к формированию реального интегрированного пространства. Псевдоинтеграцию прикрывают внешнеполитической риторикой, а элита и оппозиция использует ее во внутренней политической борьбе. А для корпораций это инструмент для получения ресурсов и субсидий от правительства, стремящегося поддержать интеграцию, улучшения своего имиджа, обеспечения политических амбиций менеджмента или даже защиты от возможных конкурентов из третьих стран. На африканском континенте псевдоинтеграция зачастую служит «пристанищем» для квалифицированных администраторов и консультантов, не способных найти работу в частном или государственном секторе (Shams, 2005).

Даже не говоря о собственно псевдоинтеграции, интеграционный проект может преследовать цели, отличные от создания крупных экономических пространств (Либман, 2006). Некоторые из них могут генерировать рост (создание условий для трансформации внутренних экономических институтов отдельных стран и регионов), но другие способны оказаться пагубными для экономической динамики (вне зависимости от их внешнеэкономических целей). Более того, определенные игроки могут попытаться «перехватить» инициативу в процессе интеграции, то есть «сменить модель», что вполне может стать причиной неэффективности. Если нефор-

<sup>4</sup> Под негативной интеграцией принято понимать практику устранения межгосударственных барьеров на пути движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы. Позитивная интеграция предполагает систему общего регулирования и гармонизацию экономической политики.

мальная интеграция за счет развития экономических и социальных взаимосвязей ведет к интенсивной конкуренции между странами, то она, как показывает исторический опыт, вполне способна стать источником роста<sup>5</sup>: правительства вполне могут попытаться сформировать условия для развития модели межправительственных соглашений или даже общего центра с целью устранения конкуренции. Однако в последнем случае возникает опасность снижения экономической динамики (Chu, 2008).

В-третьих, ведущий игрок может использовать различные механизмы интеграции. Основываясь на ордолиберальной теории, можно сказать, что интеграция порождает необходимость в координации индивидуальных планов множества экономических агентов тем или иным способом. Наверное, наиболее общая классификация была предложена Карлом Поланьи, выделявшим три способа интеграции в обществе: обмен, перераспределение и взаимность (или обмен дарами) (Поланьи, 2002)<sup>6</sup>. Каждый из них основан на существовании специфической институциональной среды, превращающей индивидуальные действия в способ интеграции экономики. Соответственно, речь идет о системе рынков, общем перераспределительном центре и системе симметричных групп. Грань между этими идеальными способами интеграции не является однозначной: в реальности обмен редко бывает равноправным, а неравноправный обмен может превратиться в способ косвенного перераспределения, где рынок выступает лишь специфическим методом контроля, альтернативным прямой иерархии (Олейник, 2008). Перераспределение же способно скрывать систему торга – например, между различными ведомствами и группами лоббистов. К тому же в обществе часто сосуществуют различные способы интеграции.

Далеко не любой способ интеграции, согласно Поланьи, совместим с тем или иным ведущим игроком (то есть моделью интеграции, согласно нашему определению). Хотя обмен дарами (взаимность) может реализовываться и на межгосударственном уровне (Поланьи приводит пример «ленд-лиза»), он невозможен в модели общего центра и модели доминирующего участника, где взаимность замещается патрон-клиентскими отношениями (Барсукова, 2004). Подчеркнем, что интеграция на основе обмена ни в коем случае *не* подразумевает отсутствия государства как важного игрока; оно сосредотачивается на присущих ему *функциях* поддержания условий для функционирования рынков и конкуренции.

Модели общего центра могут основываться как на «поддержании рынков», так и на перераспределительной активности, причем эти различия прослеживаются уже с глубокой древности. Ранняя Римская империя была интегрирована именно на основе системы рынков, в рамках которой был организован обмен между провинциями (Temin, 2001; 2001a; Kessler,

<sup>5</sup> Классическим примером является политически раздробленная и экономически интегрированная Центральная Европа вплоть до начала XIX века (Volckart, 1999), или вся Западная Европа эпохи Средневековья (van der Beek, 2007).

<sup>6</sup> Сходный подход, связанный с сопоставлением обмена, власти и дара, принадлежит Ф. Перру. Отметим, что Поланьи различает «рынок» как особую институциональную систему и просто «практику обмена». Мы в этом отношении достаточно вольно используем исходную классификацию, отождествляя, как это делают экономисты, «рынок» и «обмен».

Temin, 2005) при значительных масштабах перераспределения, прежде всего для обеспечения высокого уровня жизни в столице. В поздней Римской империи более важную роль стало играть перераспределение, что сохранилось и в Византии, хотя здесь ситуация была более сложной (Bang, 2007). В экономике имперского Китая, вопреки распространенному предубеждению, сосуществовали перераспределение и весьма развитые структуры обмена. Их пропорции менялись в зависимости от уровня достигнутого благосостояния и периодических попыток государства усилить регулирование экономической активности (Feuerwerker, 1984; Li, 2000; Deng, 2003; Shiue, Keller, 2006). Также Китай был вовлечен в обменные сети на евразийском континенте (Zurndorfer, 2004). Аналогичным образом развитая система рынков сосуществовала с перераспределительными механизмами в государстве ацтеков (Sinopoli, 1994), в то время как в империи инков и во многих других государствах, основанных на дани (tributary state) доминирующую роль играла именно перераспределительная деятельность (Patterson, 2005). Аналогичным образом ситуация складывалась в древнеегипетском государстве (Балацкий, Екимова, 2006).

Модели межгосударственных соглашений, как правило, концентрируются на поддержании рынков на основе взаимного устранения преград для торговли (можно сказать, обмена правами доступа на рынки друг друга). Организовать перераспределительную коалицию нескольких государств на длительной основе крайне сложно, хотя такие примеры, конечно же, есть. Модель доминирующего игрока может в равной степени использоваться для перераспределения или для обеспечения открытых рынков (нередко оказывающегося скрытой формой перераспределительной активности в пользу доминирующего игрока). Все три модели неформальной интеграции в сущности ближе к структуре обменов, однако, вполне пригодны и как механизмы перераспределения, если ведущие игроки завоевывают монопольную позицию. В неформальной торговле, средневековые гильдии в различные периоды и в различных регионах выступали и инструментом интеграции рынков, и перераспределительным монополистом. Вовлечение колоний в мировой рынок на раннем этапе было связано с развитием в колониях перераспределительной системы (Латов, 2003), а «chartered corporations» во многих случаях выступали как ищущие ренты монополисты (Jones and Wille, 1996; Carlos and Nicholas, 1996; Adams, 1996). Наконец, специфической формой неформальной интеграции можно считать систему внутрифирменных рынков ТНК, способных стать как инструментом перераспределения (если речь идет лишь о формальных сделках между филиалами с целью оптимизации налогового бремени), так и обмена (если внутренние цены обладают и стимулирующей функцией).

Согласно Поланьи, все способы интеграции, так или иначе, содействуют разделению труда и, следовательно, являются источниками роста. Однако их сравнительная эффективность неодинакова. Прежде всего, это касается рыночных обменов и перераспределения. Перераспределение необходимо для реализации крупных проектов, но государственные интервенции ограничивают возможности спонтанного поиска оптимальных вариантов



в рамках «конкуренции как процедуры познания» и создают обширные возможности для поиска ренты. Чрезмерное пространственное перераспределение способно и снижать эффективность экономической системы (Rosselo, 2003). С другой стороны, сам спрос на интеграцию может быть эндогенен к перераспределительной деятельности (Rehme, 2006), а перераспределение окажется единственным возможным инструментом интеграции в тех или иных институциональных средах (хотя определение этих сред в реальной политике становится нетривиальной задачей). Наконец, эффект масштабного перераспределения как негативного фактора роста может сам сократиться при росте экономического пространства (Salmond, 2006).

### Особенности постсоветского пространства

Необходимость создания более крупного экономического пространства для обеспечения высоких темпов экономического роста является одним из стандартных аргументов при обсуждении проблем интеграции постсоветских стран. Между тем, в постсоветском регионе за прошедшие без малого два десятилетия независимости сформировалось множество моделей региональной интеграции, функционирующих с различной результативностью (см. таблицу 2).

**Таблица 2**

Экспорт крупнейших интеграционных группировок и его распределение в 2006 г.

Источник:  
Подсчитано по:  
World Trade Developments in 2006. Appendix. Table A 3.  
[http://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/its2007\\_e/its07-appendix\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2007_e/its07-appendix_e.pdf);  
Страны Евразийского сообщества.  
Статистический сборник. М. 2007. С. 107.

Модель	Пример	Результативность
Модель общего центра	Интеграция в рамках отдельных государств региона	Сравнительно низкая в 90-х гг., в настоящее время – в основном высокая
Модель межправительственных договоров	СНГ	Низкая
Модель доминирующего участника	«Рублевая зона» начала 90-х гг.; ЕврАзЭС и союзное государство России и Беларуси с неравноправным распределением полномочий могут рассматриваться как промежуточные формы между данной моделью и моделью межправительственных договоров (Hancock, 2007)	Низкая
Модель неформальной торговли	Неформальные торговые сети в Центральной Азии, на Кавказе и в приграничных регионах	Сравнительно высокая в отдельных субрегионах СНГ
Модель корпоративных инвестиций	Транснациональные и межгосударственные финансово-промышленные группы в 90-х гг., экспансия российских международных компаний, в последнее время – казахстанских, азербайджанских и украинских компаний	Растущая (с начала 2000-го).
Модель негосударственного права	Евразийский транспортный союз, Межгосударственная ассоциация бирж СНГ	Средняя

Сама по себе результативность моделей не является основанием для оценки их воздействия на экономическую динамику: позиции исследователей по этому вопросу сильно дифференцируются (Либман, 2007). В

настоящем разделе мы приведем простейшую оценку эффектов размера потенциальных интеграционных диад в СНГ для динамики роста. Наша оценка опирается на методологию, предложенную в (Spolaore, Wacziarg, 2005) и учитывает лишь два эффекта: устранение барьеров для торговли между рынками и воздействие на торговые потоки с третьими странами. Поэтому она уступает более сложным моделям, скажем, вычислимого общего равновесия (CGE) или межотраслевого баланса (МОБ), которые также использовались для анализа постсоветского мира (Клоцвог, Сухотин, Чернова, 2008; Silamaa, Wildgren, 2003), но пригодна в качестве приближительных оценок. Модель предполагает одновременную оценку системы уравнений (в нашем случае из-за небольшой выборки мы оцениваем так называемые “seemingly unrelated regressions” SURE, игнорируя, тем самым, проблему эндогенности):

$$O_{at} = \alpha_0 + \alpha_1 \log(S_{at}) + \alpha_2 W_{at} + v_{at} \quad (1)$$

$$G_{at} = \beta_0 + \beta_1 \log(y_{at}) + \beta_2 O_{at} + \beta_3 \log(S_{at}) + \beta_4 O_{at} \log(S_{at}) + \beta_5 Z_{at} + \varepsilon_{at} \quad (2),$$

где индекс  $a$  означает страну,  $t$  – период времени для панельных данных (мы в связи с ограниченным периодом доступных наблюдений оцениваем регрессии на основе продольных данных),  $y$  – ВВП на душу населения,  $O$  – величина экономической открытости (доля торгового оборота в ВВП),  $S$  – размер страны (в нашем случае – численность населения),  $G$  – темпы прироста ВВП,  $Z$  и  $W$  – векторы контрольных переменных (мы включаем в  $W$ : площадь страны, ВВП на душу населения в исходный момент времени, фиктивную переменную для стран-экспортеров нефти и газа (Россия, Казахстан, Азербайджан, Узбекистан, Туркменистан) и фиктивную переменную для стран, не имеющих выхода к морю (не считая Каспийское и Аральское), и в  $Z$ : ВВП на душу населения в исходный момент времени, долю государственных расходов в ВВП, долю инвестиций в ВВП и фиктивную переменную для стран-экспортеров нефти и газа),  $v$  и  $\varepsilon$  – остаток. В таком случае *увеличение темпов роста страны A в случае интеграции со страной B* (в процентных пунктах) может быть рассчитано как:

$$\Delta = \log(S_{mt} / S_{at}) (\beta_3 + \beta_2 \alpha_1 + \beta_4 \alpha_0 + \beta_4 \alpha_1 \log(S_{mt} / S_{at}) + \beta_4 \alpha_2 W_{at}) \quad (3),$$

где  $m$  – индекс «объединенного» региона, включающего в себя обе страны. Иначе говоря, мы сможем понять, на сколько процентных пунктов увеличится (или уменьшится) темп прироста ВВП, например, России, при интеграции, скажем, с Украиной (только эффект формирования более крупного рынка). Используются средние показатели за 1995–2003 годы из следующих источников: открытость, доля государственных расходов в ВВП, доля инвестиций в ВВП – в процентах – из Penn World Tables, население (тыс. чел.) и исходный ВВП на душу населения (долл., 1990) – Groningen Growth and Development Center Total Economy Database. В анализ включены десять постсоветских стран (по Туркменистану отсутствуют данные, а Грузия, вышла из СНГ). Темпы роста – средние за 1990–2007 годы по данным EBRD Transition Report. Результаты оценок приведены в таблице 3.

		Страна А								
Страна В	Азербайджан	Армения	Беларусь	Казахстан	Кыргызстан	Молдова	Россия	Таджикистан	Узбекистан	Украина
Азербайджан		-1.42	-0.08	-0.46	-0.69	-0.83	-0.01	-0.37	-0.13	-0.02
Армения	-0.61		-0.09	-0.23	-0.50	-0.59	-0.01	-0.28	-0.07	-0.01
Беларусь	-1.27	-1.46		-0.54	-0.69	-0.85	-0.02	-0.34	-0.15	-0.02
Казахстан	-1.48	-1.42	0.07		-0.61	-0.78	-0.02	-0.22	-0.16	-0.01
Кыргызстан	-0.84	-1.25	-0.10	-0.33		-0.73	-0.01	-0.34	-0.09	-0.01
Молдова	-0.79	-1.21	-0.10	-0.31	-0.60		-0.01	-0.33	-0.09	-0.01
Россия	-0.48	2.09	3.37	0.25	2.94	2.71		3.40	1.14	0.90
Таджикистан	-0.98	-1.35	-0.10	-0.40	-0.67	-0.80	-0.01		-0.11	-0.02
Узбекистан	-1.64	-1.18	0.33	-0.75	-0.34	-0.52	-0.03	0.07		0.02
Украина	-1.57	-0.36	1.09	-0.68	0.49	0.29	-0.04	0.93	0.06	
Все страны региона	0.62	4.05	5.05	1.11	4.86	4.63	0.06	5.30	1.90	1.11

Как и следовало ожидать, от интеграции выигрывают в основном небольшие страны и страны с низкими темпами роста. Для всех стран, кроме демонстрирующего исключительно высокие темпы роста Азербайджана, интеграция с Россией является привлекательной. Для Беларуси привлекательными партнерами являются также Украина, Узбекистан и Казахстан, для Кыргызстана, Узбекистана и Молдовы – Украина, для Таджикистана – Украина и Узбекистан, для Украины – Узбекистан. Россия не выигрывает от интеграции, но потери темпов прироста ВВП являются незначительными.

Отсутствие выигрышей согласно приведенной модели не может и не должно восприниматься как негативное явление. Во-первых, мы учитываем крайне небольшой спектр факторов роста; во-вторых, игнорируются прочие цели интеграции, возможно, не менее важные и в-третьих, не рассматриваются объединения большего числа стран. Между тем, интеграция со всеми девятью странами региона уже дает России прирост ВВП в размере 0.06 процентных пункта (такой сценарий дает отдачу для всех без исключения стран региона). Очевидно, что для обеспечения существенных эффектов прироста и без того крупный российский рынок нуждается в достаточно сильном «партнере», которым в данном случае выступает весь регион. Полученные результаты позволяют высказать определенные сомнения в отношении приоритетности двухстороннего подхода перед многосторонним. Первый, возможно и является более реалистичным, но обеспечивает ли он необходимую отдачу для России в дальнейшей перспективе? В данном случае речь идет лишь о «контрафактическом» партнере; его реальное существование изменило бы коэффициенты регрессий и, тем самым, оценки.

**Таблица 3**

Экспорт крупнейших интеграционных группировок и его распределение в 2006 г.

*Источник:*

Подсчитано по: World Trade Developments in 2006. Appendix. Table A 3. [http://www.wto.org/english/res\\_e/status\\_e/its2007\\_e/its07-appendix\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/res_e/status_e/its2007_e/its07-appendix_e.pdf); Страны Евразийского сообщества. Статистический сборник. М. 2007. с. 107.

\* \* \*

В настоящей работе мы попытались рассмотреть воздействие масштабов экономического пространства на динамику экономического роста. По сути, эффекты размера являются неоднозначными: преимуществам крупных экономик противостоят их недостатки. Процессы глобализации не обязательно сокращают масштабы преимуществ крупных экономик, но, с другой стороны, меняют структуру и набор возможностей, доступных как крупным, так и малым регионам для обеспечения высоких темпов роста. Мы рассматриваем лишь общую экономическую динамику: воздействие интеграции на темпы роста в отдельных составляющих экономического пространства (территориях или отраслях) и проблема конвергенции остаются за гранью нашего анализа. Результаты функционирования экономики зависят не только от размера, но и от организации экономического пространства. Мы рассмотрели шесть основных моделей последнего, в той или иной форме реализующихся в различных регионах мира, в том числе и на постсоветском пространстве. Действенность моделей, впрочем, зависит от их способности обеспечить возникновение и глубину интеграционного проекта, избежать ловушки псевдоинтеграции и найти правильный баланс между поддержанием рыночной активности и перераспределением. Наконец, мы попытались дать количественные оценки эффекта «роста размера» для интеграции пар стран постсоветского пространства. Конечно, речь идет лишь о своеобразном «статистическом упражнении», которое никак не может рассматриваться как готовый инструмент для конкретных рекомендаций. Тем не менее, мы полагаем, что и подобные предварительные оценки могут представлять определенный интерес.

### Литература

- Балацкий Е.В., Екимова Н.А. (2006) История цивилизаций в контексте соотношения государственного и частного секторов экономики. *Общество и экономика*, 4.
- Баринов А.Э. (2007) Системные и политические факторы удорожания крупных инвестиционных проектов в мировой экономике. *Проблемы прогнозирования*, 6.
- Барсукова С.Ю. (2004) *Неформальная экономика: экономико-социологический анализ*. М.: ГУ-ВШЭ
- Бияков О.А. (2004) *Теория экономического пространства: Методологический и региональный аспекты*. Томск.
- Бияков О.А. (2004а) *Экономическое пространство региона: Процессный подход*. Кемерово.
- Гийу А. (2005) *Византийская цивилизация*. Екатеринбург: У-Фактория.
- Каспэ С. (2007) *Центры и иерархии: пространственные метафоры власти и западная политическая форма*. М.: Московская школа политических исследований
- Кеймен Г. (2007) *Испания: дорога к империи*. М.: АСТ
- Клоцвог Ф.Н., Сухотин А.Б., Чернова Л.С. (2008) Моделирование и прогнозирование развития ЕЭП России, Беларуси, Казахстана и Украины. *Проблемы прогнозирования*, 2.
- Лал Д. (2007) *Непреднамеренные последствия*. М.: ИРИСЭН

Латов Ю.В. (2003) *Американское рабство как неотрадиционная экономическая система*. Историко-экономические исследования, Т.3, 2.

Либман А.М. (2006) Роль экономической интеграции и дезинтеграции на постсоветском пространстве: количественный анализ. *Проблемы прогнозирования*, 5.

Либман А.М. (2007) *Конфигурация новых альянсов на постсоветском пространстве: роль дифференциации институтов*. В кн.: К каким альянсам ведет «цивилизованный развод». Под ред. Б.А. Хейфеца. М.: Институт экономики РАН.

Миллер А. (2008) *История империй и политика памяти*. Россия в глобальной политике, Т.6, 4.

Олейник А. (2008) Рынок как механизм воспроизводства власти. *Pro et Contra*, 2.

Поланьи К. (2002) *Экономика как институционально оформленный процесс*. Экономическая социология, Т.3, 2.

Розов Н.С. (2002) *Философия и теория истории*. Кн. 1. М.

*Российские международные компании: новые игроки для глобальной экономики* (2008) М.: Deloitte.

Хилл Ф., Гэдди К. (2007) *Сибирское бремя: просчеты советского планирования и будущее России*. М.: МОНФ

Adams J. (1996) Principals and Agents, Colonialists and Company Men: The Decay of Colonial Control in Dutch East Indies. *American Sociological Review*, Vol. 61, No. 1.

Alesina A., Spolaore E., Wacziarg R. (2005) Trade, Growth and the Size of the Countries. In: Aghion P., Durlauf S. (eds.): *Handbook of Economic Growth*. Vol.1. Part 2. Amsterdam: North Holland.

Alvarez-Alberto C., Hernandez-Martin R. (2007) Explaining High Economic Growth in Small Tourism Countries with a Dynamic General Equilibrium Model. *Xarxa de Referencia en Economia Aplicada Document de Treball*, 6.

Andriamananjara S., Schiff M. (2001) *Regional Cooperation Among Microstates*. Review of International Economics, Vol. 9, 2.

Armstrong H., De Kervenoael R.J. (1998) A Comparison of the Economic Performance of Different Micro-States, and between Micro-States and Larger Countries. *World Development*, Vol.26, 4.

Armstrong H., Read R. (1998) Trade and Growth in Small States: The Impact of Global Trade Liberalization. *World Economy*, Vol. 21, 4.

Armstrong H., Read R. (2003) The Determinants of Economic Growth in Small States. Round Table, Vol. 92, 368.

Badinger H. (2001) *Growth Effects of Economic Integration*. Mimeo.

Bang P.F. (2007) Trade and Empire – In Search of Organizing Concepts for the Roman Economy. *Past and Present*, 195.

Becker S.O., Egger P.H., von Ehrlich M., Fenger R. (2008) *Going NUTS: The Effect of EU Structural Funds on Regional Performance*. Mimeo.

Berthelon M. (2004) Growth Effects of Regional Integration Agreements. *Central Bank of Chile Working Paper*, 278.

Borota T., Kutan A.M. (2008) Regional Integration and Regional Economic Growth: The Case of the European Union. *Journal of International Trade and Diplomacy*, Vol. 2, 1.

- Brandi L. (2004) The Economy of Small States. *Rivista de Politica Economica*, 11-12.
- Briguglio L. (1995) Small Island Developing States and their Economic Vulnerabilities. *World Development*, Vol. 23, 10.
- Brodzicki T. (2003) *In Search for Accumulated Effects of European Economic Integration*. Mimeo.
- Brodzicki T. (2005) *New Empirical Insights Into the Growth Effects of Economic Integration within EU*. Mimeo.
- Carlos A.M., Nicholas S. (1996) Theory and History: Seventeenth-Century Joint-Stock Chartered Companies. *Journal of Economic History*, Vol. 56, 4.
- Chu A.C. (2008) National States vs. United Empire: Effects of Political Competition on Economic Growth. *MPRA Working Paper*, 8500.
- Deng K.C. (2003) Development and Its Deadlock in Imperial China, 221 BC – 1840 AD. *Economic Development and Cultural Change*, Vol. 51, 2.
- Easterly W., Kraay A. (2000) Small States, Small Problems? Income, Growth and Volatility in Small States. *World Development*, Vol. 28, 11.
- Feuerwerker A. (1984) The State and the Economy in Late Imperial China. *Theory and Society*, Vol. 13, 3.
- Grafe R., Irigoin M.A. (2006) The Spanish Empire and Its Legacy: Fiscal Re-Distribution and Political Conflict in Colonial and Post-Colonial Spanish America. *GEHN Working Paper*, 23/06.
- Grantham G. (2006) The Prehistoric Origin of European Economic Integration. *McGuill University Department of Economics Working paper*, 28.
- Hancock K. (2008) *The Third Way: Single-State Structures in Regional Integration Accords*. Mimeo.
- Hancock K.J. (2007) *Governing Structures in Economic Integration: The Single-State Option and the Case of Russia*. Mimeo.
- Hirth K.G. (1978) Interregional Trade and the Formation of Prehistoric Gateway Communities. *American Antiquity*, Vol. 43, 1.
- Horn J. (2004) Asymmetric Federalism: Are Federated Micro-Regions Viable? *Asia Europe Journal*, Vol. 2.
- Isa P.E. (2003) *Economic Size and Long-Term Growth: An Empirical Analysis of the Consequences of Small Economic Size on Investment, Productivity and Income Growth*. PhD Thesis, U Massachusetts Amherst.
- Jones S.R.H., Ville S.P. (1996) Efficient Transactors or Rent-Seeking Monopolists? The Rational for Early Chartered Trading Companies. *Journal of Economic History*, Vol. 56, 4.
- Kawai M. (2007) Evolving Economic Architecture in East Asia. *Kyoto Economic Review*, Vol. 76, 1.
- Kessler D., Temin R. (2005) Money and Prices in the Early Roman Empire. *MIT Working Paper*, 05-11.
- Lake D. (2009) *Hierarchy in International Relations*. Cornell University Press.
- Li L.M. (2000) Integration and Disintegration in North China's Grain Markets. *Journal of Economic History*, Vol. 60, 3.

Madani D.H. (2001) *South-South Regional Integration and Industrial Growth: The Case of the Andean Pact*. Mimeo.

Madani D.H. (2001a) *Regional Integration and Industrial Growth Among Developing Countries: The Case of Three ASEAN Members*. Mimeo.

McCarthy D.M.P. (1992) *International Business and Economic Integration: Comparative Business Strategies Past and Present*. *Business and Economic History, Second Series*, Vol. 21.

McGuire M.C. (2002) *Property Distribution and Configuration of Sovereign States: A Rational Economic Model*. *Defense and Peace Economics*, Vol. 13, 4.

Melitz M.J., Ottaviano G.I.P. (2008) *Market Size, Trade and Productivity*. *Review of Economic Studies*, Vol. 75, 1.

Metzer J. (1974) *Railroad Development and Market Integration: The Case of Tsarist Russia*. *Journal of Economic History*, Vol. 34, 3.

Nölke A. (2003) *Private International Norms in Global Economic Governance: Coordination Service Firms and Global Governance*. *Studies in Transnational Political Economy of Corporate Governance*, 2.

Nordhaus W.D., Peck M.J., Richardson T.J. (1991) *Do Borders Matter? Soviet Economic Reforms after the Coup*. *Brookings Papers on Economic Activity*, 2.

Oculi O. (2005) *Coordination and Integration in Africa: The Case of Informal Cross-Border Trade*. Mimeo.

Patterson T.C. (2005) *Distribution and Redistribution*. In: Carrier J.G. (ed.): *Handbook of Economic Anthropology*. Edward Elgar.

Pelkmans J. (2008) *Economic Approaches to the Internal Market*. *BEER Paper*, 13.

Perkins D.H., Syrquin M. (1989) *Large Countries: The Influence of Size*, in: Chenery H., Srinivasan T.N. (eds.): *Handbook of Development Economics*. Vol. 2. Elsevier.

Rehme G. (2007) *Redistribution and Economic Growth in Integrated Economies*. *Journal of Macroeconomics*, Vol. 28.

Rivera L.A., Romer P.M. (1990) *Economic Integration and Endogenous Growth*. *NBER Working Paper*, 3528.

Rosselo J. (2003) *Regional Redistribution and Growth*. *Investigaciones Economicas*, Vol., 27, 2.

Rossi A. (1998) *Micro-Regions and Macro-Regions: The Issue of the Adequate Institutional Setting in the Recent Debate on Swiss Regional Policy*. Mimeo.

Salmond R. (2006) *Government and Growth: Size Matters*. Mimeo.

Shams R. (2005) *The Drive to Economic Integration in Africa*. *HWWA Working Paper*, 316.

Shiue C.H., Keller W. (2006) *Markets in China and Europe on the Eve of the Industrial Revolution*. Mimeo.

Sinopoli C.S. (1994) *The Archeology of Empires*. *Annual Review of Anthropology*, Vol. 23.

Spolaore E. (2006) *National Borders and the Size of Nations*. In: Weingast B., Wittman D. (eds.): *Oxford Handbook of Economic Growth*. Oxford University Press.

- Spolaore E., Wacziarg R. (2005) Borders and Growth. *Journal of Economic Growth*, Vol. 10
- Srinivasan T.N. (1986) The Costs and Benefits of Being a Small, Remote Island, Landlocked or Ministate Economy. *World Bank Research Observer*, Vol. 1, 2.
- Sulamaa P., Widgren M. (2003) Economic Welfare Effects of EU and CIS Integration. *Finnish Economy and Society*, 3.
- Tavares R. (2004) The State of the Art of Regionalism: The Past, Present and Future of a Discipline. *UNU-CRIS Working Paper*, 10.
- Temin R. (2001) A Market Economy in the Early Roman Empire. *U Oxford Discussion Papers in Economic and Social History*, 39.
- Temin R. (2001a) The Labor Supply in the Roman Empire. *MIT Working Paper*, 01-45.
- Tsoi W.K. (2007) *Small Economies in Regional Integration: What Can Macao Learn from the Luxemburg Experience?* Mimeo.
- Vamvakidis A. (1998) Regional Integration and Economic Growth. *World Bank Economic Review*, Vol. 12, 2.
- Van der Beek K. (2007) *Political Fragmentation and Technology Adoption*. Mimeo.
- Volckart O. (1999) *Politische Zersplitterung und Wirtschaftswachstum im Alten Reich*. *Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Bd. 86.
- Zurndorfer H.T. (2004) *Imperialism, Globalization, and Public Finance: The Case of Late Qing China*. Mimeo.



# Региональная торговля и торговая интеграция СНГ<sup>1</sup>

Ирина Павловна Гурова

Д.э.н., профессор, зав. кафедрой мировой экономики и истории экономических учений Ульяновского государственного университета. В 1981 году окончила экономический факультет МГУ им. М.В.Ломоносова по специальности «Политическая экономия», в 1985 году – аспирантуру Института экономики АН СССР с защитой кандидатской диссертации. В 2000 году защитила докторскую диссертацию в МГУ им. М.В.Ломоносова.

Издано более 70 публикаций, в том числе учебные пособия «Мировая экономика и международные экономические отношения: тесты, упражнения, проблемные ситуации» и «Этика международных экономических отношений», а также учебник «Мировая экономика», удостоенный звания победителя III Общероссийского конкурса учебных изданий для высших учебных заведений «Университетская книга – 2006». Электронная почта: igurova@mail.ru

Пережившее период дезинтеграции сообщество бывших советских республик стремится к объединению, о чем свидетельствует целый ряд интеграционных инициатив на постсоветском пространстве: Содружество Независимых Государств (СНГ) (1991 г.), ГУАМ<sup>2</sup> (1997 г.), Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС) (2000 г.), Центральноеазиатское сотрудничество (ЦАС) (2002 г.), Единое экономическое пространство (ЕЭП) (2003 г.). Однако из всех перечисленных проектов только СНГ нотифицировано в качестве зоны свободной торговли (1994 г.) в списке региональных торговых соглашений (РТС), который ведется в рамках Генерального соглашения по тарифам и торговле/Всемирной торговой организации (ГАТТ/ВТО). В него включены также двусторонние соглашения бывших советских республик<sup>3</sup>.

Благодаря многосторонним и двусторонним соглашениям, удалось ликвидировать некоторые барьеры между торговыми партнерами, однако пока еще сохраняются значительные препятствия и разногласия в интеграционных проектах, что, как указывается в документе Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) «Развитие партнерских связей в торговле в регионе СНГ», «породило определенный скептицизм относительно искренности стремления их участников к региональной интеграции, и де-

<sup>1</sup> Статья подготовлена по результатам исследования, финансируемого Российским гуманитарным научным фондом в рамках проекта №08-02-00313а «Региональная торговля и экономическая интеграция СНГ».

<sup>2</sup> по названиям государств: Грузия, Украина, Азербайджан, Молдова.

<sup>3</sup> Армения-Россия, Кыргызстан-Россия (1993 г.), Грузия-Россия (1994 г.), Кыргызстан-Армения, Кыргызстан-Казахстан, Армения-Молдова (1995 г.), Грузия-Украина, Армения-Туркменистан, Грузия-Азербайджан, Кыргызстан-Молдова, Армения-Украина (1996 г.), Кыргызстан-Украина, Кыргызстан-Узбекистан (1998 г.), Грузия-Казахстан (1999 г.), Грузия-Туркменистан (2000 г.)

баты по вопросу о ее возможных формах и направлениях продолжают и по сей день» (ЕЭК, 2005b: 1).

К концу 2006 года в мире число нотифицированных РТС достигло 367. Стремительный рост региональной интеграции в мировой экономике начался в 90-е годы. Если в период с 1948 по 1995 годы было зарегистрировано 124 соглашения, то за последние 10 лет – 243 (Fiorentino, Verdeja and Toqueboeuf, 2007: 3). Экономическая интеграция обладает известным потенциалом в увеличении эффективности экономики и благосостояния стран, объединяющихся в региональные блоки, однако далеко не всем удается реализовать его в полной мере: всего 214 РТС признаны реально действующими.

Региональная интеграция развивается под влиянием политических и экономических факторов. Цель данной статьи заключается в том, чтобы исследовать экономические особенности региональной торговли СНГ, выявить изменения в географической и товарной структуре внешней торговли товарами государств-участников, а также тенденции в торговой интеграции СНГ<sup>4</sup>.

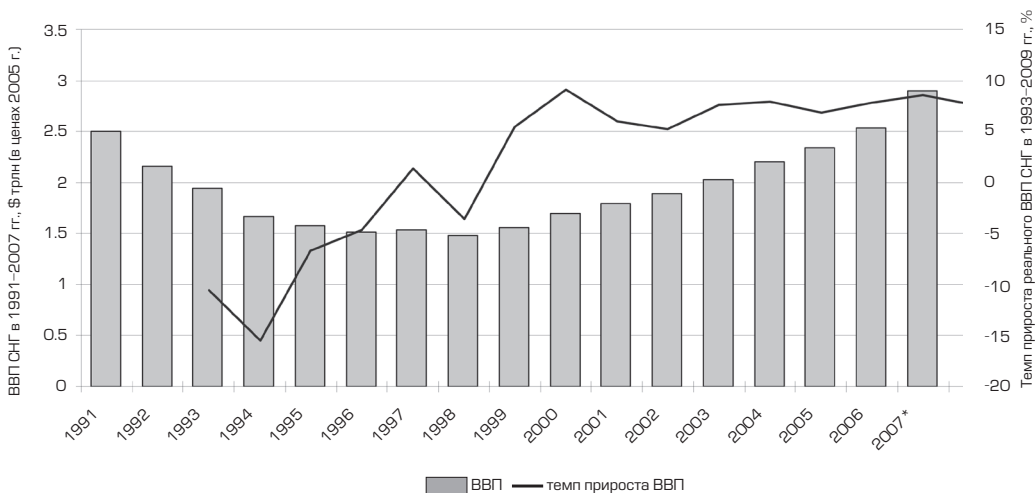
Несмотря на сложность и неоднозначность отношений между бывшими советскими республиками, в мировом сообществе СНГ признано как объединение государств, занимающее определенное место в мировой экономике, наряду с такими региональными блоками, как Европейский союз (ЕС), Северо-Американское соглашение о свободной торговле (НАФТА), Общий рынок стран Южного конуса (МЕРКОСУР), Ассоциация стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН) и др.

На территории СНГ преодолен глубокий трансформационный кризис 90-х годов. С 1999 года наблюдается устойчивый положительный прирост валового внутреннего продукта (ВВП) (см. рисунок 1). В настоящее время, ВВП СНГ, исчисленный по паритету покупательной способности (ППС) и

**Рисунок 1**

Динамика ВВП Содружества независимых государств в 1991–2007 гг.

Источники: ЕЭК (2008), UN (2008b: 142), UN (1999: 51), UN (2008a), World Bank (2008a).



Примечание: \* – рассчитано на основе данных Всемирного банка

<sup>4</sup> В статье не рассматриваются вопросы торговли услугами.

в сопоставимых ценах, превысил уровень докризисного 1991 года (см. рисунок 1), а по текущему курсу и в текущих ценах – превышает ВВП бывшего СССР, который составлял \$ 928.4 млрд в 1980 году и \$ 776.9 млрд в 1990 году (UNCTAD, 2007a: 398) (см. таблицу 1).

Улучшились также и социально-экономические показатели: снизился уровень безработицы, доход на душу населения увеличился практически во всех государствах СНГ (см. таблицу 1). В 2006 году средний по Содружеству доход на душу населения, исчисленный по ППС в ценах 2005 года, составил \$ 9122 и превысил показатель 1991 года – \$ 8871 (ЕЭК (2008)).

Однако после глубокого экономического кризиса, имевшего системный характер, пока не всем республикам удалось достигнуть показателей, сопоставимых с уровнем дохода в бывшем СССР, который на душу населения составлял \$ 3498 в 1980 году и \$ 2685 в 1990 году (по текущему курсу и в текущих ценах) (UNCTAD, 2007a: 399). В настоящее время отрицательное влияние на экономику Содружества может оказать мировой финансовый кризис: по прогнозам ООН темп прироста ВВП СНГ может сократиться с 8.5% в 2007 году до 4.9% в 2009 году. Особенно сильное сокращение ожидается в крупных экономиках Содружества в связи с падением мировых цен на их основные экспортные товары (минеральное сырье и металлы): в Казахстане с 8.9 до 4%, в России – с 8.1 до 4.8%. в Украине – с 7.6 до 2.1% (UN, 2009: 20, 130).

В социально-экономическом положении государств-участников СНГ имеются различия. По классификации Всемирного банка большинство из них – это страны, в которых валовой национальный доход (ВНД) на душу населения ниже среднего уровня (Армения, Азербайджан, Беларусь, Грузия, Молдова, Туркменистан, Украина). Три страны: Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, – остаются в группе стран с низким уровнем дохода. Более благоприятное социально-экономическое положение имеют Россия и Казахстан: за последние два-три года они значительно улучшили свои позиции в мировой экономике и перешли в группу стран с доходом выше среднего уровня (World Bank, 2007: 333).

Наиболее заметной особенностью экономики СНГ является наличие крупного участника, который значительно превосходит по своему экономическому масштабу партнеров по блоку: на долю России приходится 77-78% ВВП регионального блока. Это объясняет ее существенное влияние на экономику СНГ, в том числе на внешнюю торговлю.

Сокращение внешней торговли бывших советских республик, имевшее место в начале 90-х годов, сменилось устойчивым ростом их экспорта и импорта. В результате положительной динамики, доля СНГ в мировом экспорте товаров возросла с 1.5 в 1993 году до 3.6% в 2006 году, а в импорте – с 1.2 до 2.3% соответственно (WTO 2007: 10-11). Для сравнения следует отметить, что в 1983 году доля СССР составляла 5% мирового экспорта и 4.3% мирового импорта товаров (WTO, 2007: 10-11). Ожидалось, что к 2009 году внешнеторговый оборот СНГ, включающий экспорт и импорт товаров, составит \$ 1.4 трлн, а его доля в мировом товарообо-

	ВВП, млн долл.		Насе- ление, тыс. человек	ВВП на душу населения, долл.		Темп прироста ВВП,%	Темп при- роста ВВП на душу населения, %	Безработица,%	
	1995	2007		2007	1995			2007*	1995-2005
Армения	1287	9177	3001	399	3058	8.5	9.1	11.0	6.6
Азербайджан	3079	31248	8571	395	3646	10.7	9.9	1.3	1.2
Беларусь	13845	44771	9702	1349	4615	6.6	7.1	2.8	1.0
Грузия	2721	10176	4396	541	2315	5.7	7.0	7.6	13.3
Казахстан	20547	103840	15481	1291	6708	6.8	7.4	12.8**	7.3
Кыргызстан	1492	3505	5243	325	669	4.6	3.2	3.1	3.2
Молдова	1766	4396	3792	403	1159	2.4	3.7	8.5**	5.1
Россия	399166	1291011	141636	2677	9115	4.4	4.8	10.8	6.1
Таджикистан	1230	3712	6740	213	551	6.3	5.0	2.8	2.5
Туркменистан	2188	12933	4963	522	2606	4.6	3.2	-	-
Узбекистан	13465	22308	26868	588	830	4.5	3.0	0.3	0.2
Украина	48608	140484	46383	953	3029	3.8	4.7	11.6**	6.4

**Таблица 1** *Примечание:* \* рассчитано на основе данных Всемирного банка, \*\* данные за 2000 г.

Макроэкономические  
показатели государств-  
участников СНГ

*Источники:*  
UNCTAD (2007а:  
398-399, 408-409),  
UN (2007: 135),  
World Bank (2008а),  
UN (2009: 139)

роте увеличится до 4.2% (UN, 2008а). Однако мировой кризис заставляет пересматривать прогнозы: в 2009 году экспорт СНГ может сократиться на 4.2% на фоне снижения мирового экспорта на 4.4% (UN, 2009; 37).

СНГ – это региональный блок, который характеризуется высокой степенью неоднородности и асимметриями в торговле, что обусловлено присутствием участника, имеющего крупномасштабную экономику, превышающую размеры экономики партнеров по блоку. Как правило, крупный размер экономики сопровождается сравнительно меньшим участием страны в региональной торговле. Во внешнеторговом обороте России торговля со странами СНГ составляет 14-15%, в то время как в ряде стран, например, Белоруссии, Грузии, Молдове, Кыргызстане – около 40% (ИК СНГ, 2008). Аналогичная ситуация характерна и для других РТС, включающих в свой состав крупную экономику, например, для НАФТА: во внешнеторговом обороте США региональная торговля составляет около 30%, а Канады и Мексики – более 70%.

В тех региональных блоках, где отсутствует ярко выраженный лидер, например в ЕС, взаимная торговля имеет более равномерный характер.

Для измерения однородности торгового блока используется сравнение двух показателей: агрегированной доли взаимной региональной торговли в совокупном внешнеторговом обороте блока, с одной стороны, и средней доли, рассчитанной как среднее арифметическое значение долей государств-участников, – с другой. Превышение второго показателя над первым указывает на неоднородность торгового блока, связанную с присутствием крупного участника. В 2007 году средняя доля региональной

торговли СНГ во внешнеторговом обороте СНГ составила 36%, в то время как агрегированная – 24%<sup>5</sup>.

Содружество идет по пути интеграции в глобальную экономику. В результате либерализации экономических отношений заметно возросла открытость экономики государств-участников. Наиболее распространенным индикатором открытости экономики и ее интеграции в международную торговлю и мировую экономику является отношение внешнеторгового оборота страны (региона) к ВВП, характеризующее торговую интеграцию в глобальную экономику. Все страны СНГ имеют значительное увеличение этого показателя (см. рисунок 2). В настоящее время для Содружества в целом он составляет 50%, что соответствует среднему мировому уровню и опережает некоторые региональные блоки (см. таблицу 2).

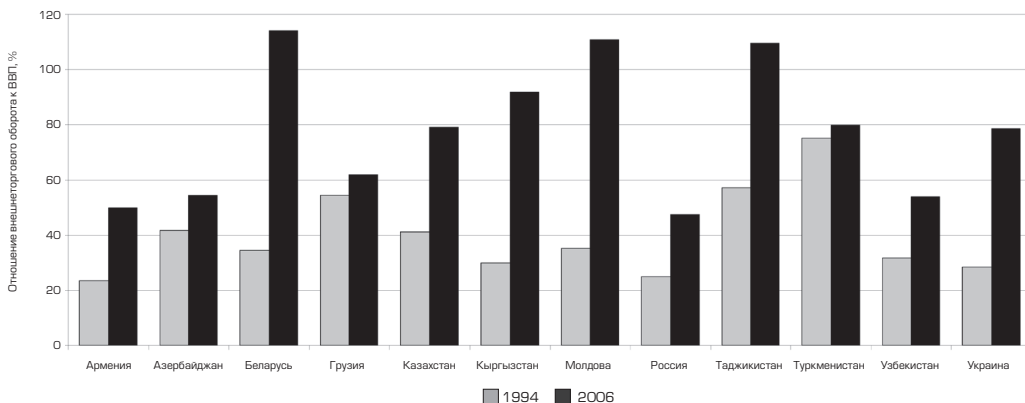
В период экономического подъема быстрый рост внешней торговли государств-участников СНГ сопровождался увеличением их взаимной торгов-

**Рисунок 2**

Открытость экономики государств-участников СНГ в 1994 и 2006 гг.

*Источник:*

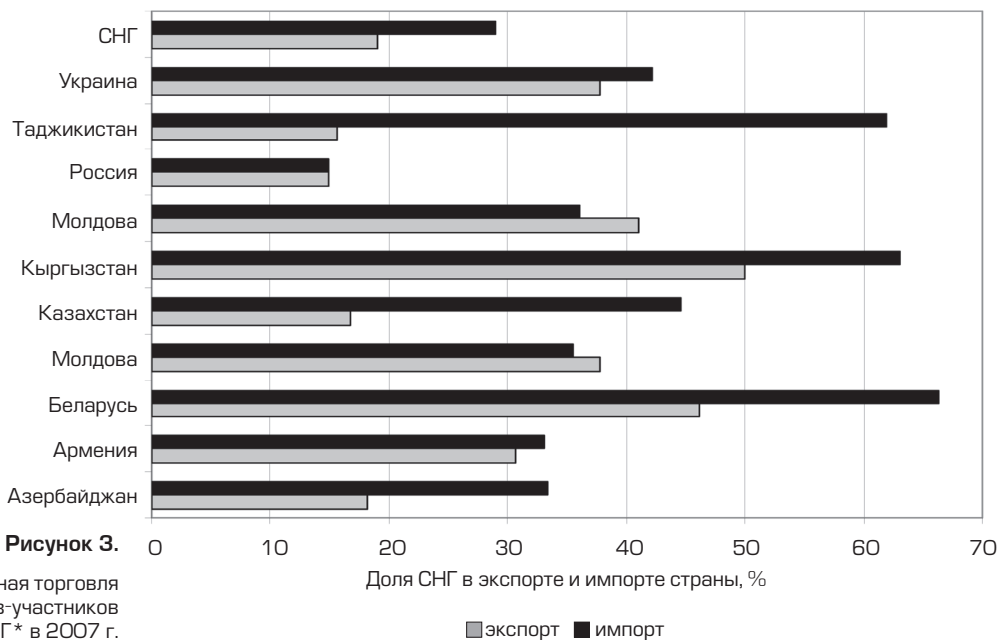
Рассчитано на основе данных: ЕЭК (2005а: 104-105), World Bank (1996: 210-211, 216-217), World Bank (1997: 218-219), World Bank (2007: 340-343)



ли. Товарооборот между партнерами возрос с \$ 60 млрд в 1995 году<sup>6</sup> до 192 – в 2007 году (ИК СНГ, 2008). Однако на фоне подъема абсолютных показателей происходило устойчивое снижение относительного показателя региональной торговли – ее доли в совокупном внешнеторговом обороте СНГ. В 1990 году на товарный обмен между советскими республиками приходилось 77% всей торговли, к 1994 году его доля сократилась до 34% (UNCTAD, 2007b: 101), а к 2007 году – до 24%. Это объясняется изменениями в географической структуре внешней торговли государств-участников СНГ. Расширяя свое участие в международной торговле, многие из них формируют торговые отношения за пределами Содружества. Для большинства партнеров сохраняет свою значимость региональный импорт (см. рисунок 3), в то время как в экспорте возрастает роль партнеров из дальнего зарубежья. Для многих государств-участников СНГ главным торговым партнером становится ЕС, имеющий большую долю в экспорте Армении (45%), Азербайджана (57%), Беларуси (46%), Казахстана (45%), Молдовы (51%), России (59%), Украины (32%) (WTO, 2008b).

<sup>5</sup> Рассчитано на основе ИК (2008)

<sup>6</sup> Export Market Concentration Index



**Рисунок 3.**

Взаимная торговля государств-участников СНГ\* в 2007 г.

Доля СНГ в экспорте и импорте страны, %

■ экспорт ■ импорт

Источники:  
Рассчитано на основе данных ИК СНГ (2008)

Примечание: \* – данные для Туркменистана и Узбекистана отсутствуют

В результате расширения круга экспортных рынков происходит диверсификация географической структуры экспорта государств-участников СНГ. На это указывает изменение индекса концентрации экспортного рынка. Он рассчитывается следующим образом:

$$EMC = 100 * \left[ \sqrt{\sum_j \left( \frac{X_{ij}}{X_i} \right)^2} \right]$$

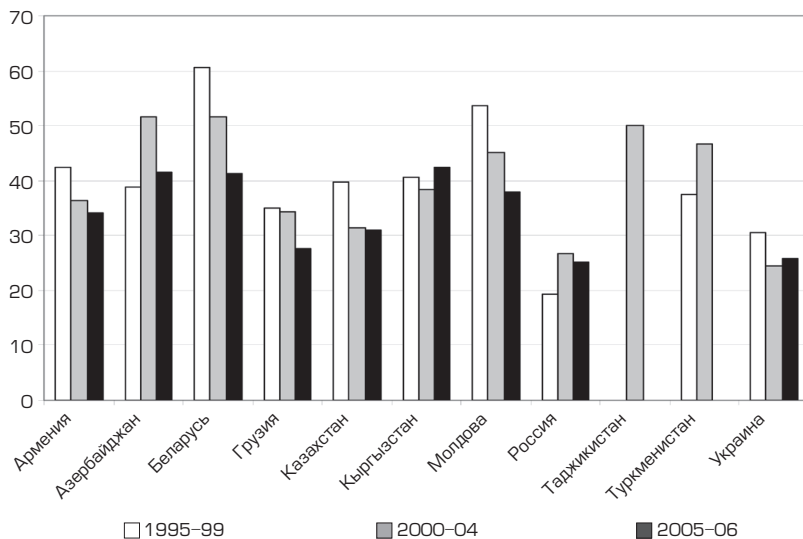
где EMC<sub>ij</sub><sup>7</sup> – индекс концентрации экспортного рынка;

X<sub>ij</sub> – экспорт страны i в страну j;

X<sub>i</sub> – совокупный экспорт страны i.

Индекс может принимать значения от 0 до 100, – максимума, характеризующего наличие одного единственного торгового партнера. Показатель подвержен влиянию циклических колебаний и изменению относительных цен на мировых рынках, поэтому для анализа динамики показателя, как правило, используются усредненные значения за определенный период. Для большинства участников СНГ за время рыночных реформ концентрация экспортных рынков заметно снизилась, за исключением Азербайджана, Кыргызстана, России и Узбекистана (см. рисунок 4).

<sup>7</sup> Export Market Concentration Index

**Рисунок 4.**

Концентрация экспортных рынков государств-участников СНГ в 1995–2006 гг.\*

Источник: World Bank (2008b)

Примечание: Неполные данные для Таджикистана и Туркменистана, данные для Узбекистана отсутствуют

Доля региональной торговли в совокупном внешнеторговом обороте является важным, но не единственным показателем торговой интеграции на региональном уровне. Еще один количественный измеритель – индекс интенсивности региональной торговли, основу которого составляет сопоставление доли региональной торговли в совокупном внешнеторговом обороте, с одной стороны, и доли данного региона в мировой торговле, – с другой (UNCTAD, 2007b: 93). Показатель рассчитывается следующим образом:

$$RTI = \frac{\frac{X_{AA} + M_{AA}}{X_A + M_A}}{\frac{X_A + M_A}{X_W + M_W - (X_A + M_A)}}$$

где  $RTI^R$  – индекс интенсивности региональной торговли;  
 $X_{AA}$  и  $M_{AA}$  – региональный экспорт и импорт региона А;  
 $X_A$  и  $M_A$  – совокупный экспорт и импорт региона А;  
 $X_W$  и  $M_W$  – мировой экспорт и импорт.

Индекс принимает значение, равное 1, в том случае, если страны региональной группы торгуют друг с другом с такой же интенсивностью, что и с другими странами мира. Превышение порогового значения свидетельствует о наличии региональных предпочтений и их влиянии на географическую структуру внешней торговли. В 2007 году взаимная торговля стран-участников СНГ составила около 24% совокупного внешнеторгового оборота, а доля в мировом товарообороте – 3,6%. Несмотря на относительное сокращение, региональная торговля СНГ сохраняет высокий уровень интенсивности, сопоставимый с другими региональными блоками (см. таблицу 2).

\* Regional Trade Intensity Index

**Таблица 2**

Торговая интеграция региональных блоков в 2006 году

Источник:

Рассчитано на основе данных: ИК СНГ (2008). WTO (2007: 24-25, 212-213); UNCTAD (2007a: 48-49); WTO (2008a), Eurostat (2008: 160, 188)

	СНГ*	АСЕАН	ЕС	МЕРКОСУР	НАФТА
Отношение совокупного внешнеторгового оборота к ВВП (%)	50	139	63	22	28
Доля совокупного внешне-торгового оборота в мировом товарообороте** (%)	3.6	6.5	51.9	1.4	21.5
Доля регионального товарооборота в совокупном внешнеторговом обороте (%)	23.1	24.2	58.2	15.8	41.6
Индекс интенсивности региональной торговли	6.4	3.7	1.12	11.2	1.9

Примечание: \* – данные за 2007 год, \*\* – за исключением совокупного внешнеторгового оборота

Заметные изменения происходят в товарной структуре внешней торговли государств-участников СНГ. Сокращается число товаров, произведенных в СНГ, выдерживающих международную конкуренцию на внешних рынках. Это проявляется в росте концентрации товарного экспорта. На основе индекса Герфиндаля-Хиршмана определяется следующий показатель:

$$EPC = 100 * \left[ \frac{\sqrt{\sum_i \left( \frac{X_{ij}}{X_j} \right)^2} - \sqrt{\frac{1}{n}}}{1 - \sqrt{\frac{1}{n}}} \right]$$

где EPC<sup>9</sup> – индекс концентрации товарного экспорта;

X<sub>ij</sub> – экспорт продукта i страной j;

X<sub>j</sub> – совокупный экспорт страны j;

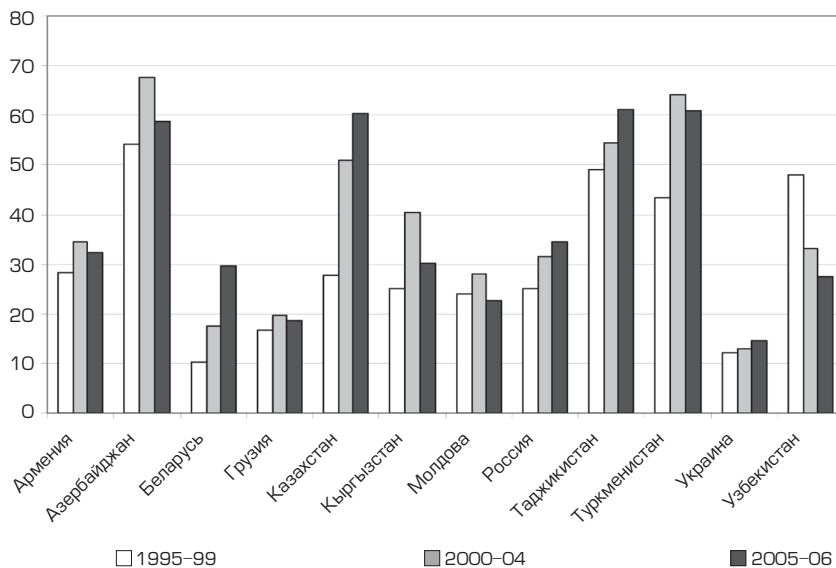
n – совокупное число экспортируемых продуктов на трехразрядном уровне Международной стандартной торговой классификации (МСТК), составляющее согласно номенклатуре МСТК не более 261. В расчет для отдельной страны включаются только те товары, экспорт которых превышает \$ 100 тыс. или 0.3% ее экспорта.

Максимальное значение показателя, равное 100, характеризует ситуацию полной моноспециализации, когда весь экспорт страны состоит из одного единственного продукта. Этот показатель, так же как и показатель концентрации экспортного рынка, подвержен влиянию циклических колебаний, поэтому для анализа используются усредненные значения.

За время рыночных реформ, концентрация товарного экспорта государств-участников СНГ, за исключением Молдовы и Узбекистана, заметно возросла (см. рисунок 5). Особенно высокий уровень имеют Азербайджан, Казахстан, Таджикистан, Туркменистан.

<sup>9</sup> Export Product Concentration Index



**Рисунок 5.**

Концентрация  
товарного экспорта  
государств-участников  
СНГ в 1995–2006 гг.

Источник:  
World Bank (2008b)

Другая неблагоприятная тенденция заключается в том, что в экспорте СНГ преобладают сырьевые продукты и изделия с низкой добавленной стоимостью. Основную долю товарного экспорта государств-участников СНГ составляют следующие товары:

- Армения: ферросплавы (31%), алмазы (27%), спиртные напитки (10%), медь (6%), ювелирные изделия (4%);
- Азербайджан: нефть (82%), орехи (2%), фрукты (1%), хлопок (1%), полиэтилен (1%);
- Беларусь: удобрения (19%), тракторы (5%), древесина (4%), грузовые автомобили (3%), железные прутки (3%);
- Грузия: железный лом (15%), нефть (11%), вино (8%), безалкогольные напитки (7%), ферросплавы (6%);
- Казахстан: нефть (56%), медь (6%), ферросплавы (5%), уголь (2%), железная руда (2%);
- Кыргызстан: железный лом (11%), хлопок (9%), стекло (7%), электроэнергия (7%), цветные металлы (4%);
- Молдова: вино (20%), железные прутки (13%), железная проволока (8%), обувь (4%), спиртные напитки (3%);
- Россия: нефть (44%), газ (6%), алюминий (3%), уголь (3%), изделия из стали (2%);
- Таджикистан: алюминий (64%), хлопок (19%), фрукты (3%), мужская одежда (2%), хлопчатобумажные ткани (2%);
- Туркменистан: газ (84%), нефть (5%), хлопок (2%), хлопчатобумажная пряжа (2%), полипропилен (1%);

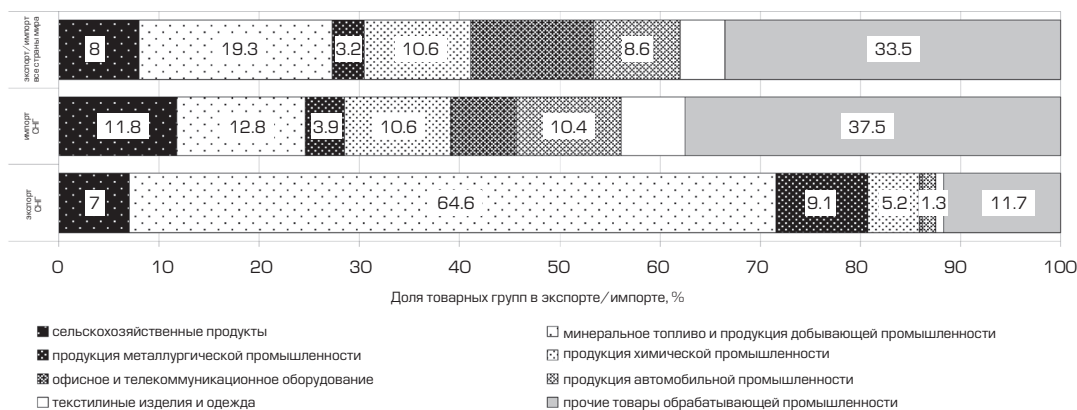
- Узбекистан: хлопок (20%), газ (16%), автомобили (9%), медь (9%), золото (6%);
- Украина: заготовки из стали (10%), железный прокат (5%), листовая сталь (4%), ферросплавы (3%), удобрения (3%) (World Bank, 2008b).

Товарная структура внешней торговли СНГ носит несбалансированный характер: в экспорте преобладают сырьевые продукты, а в импорте – изделия обрабатывающей промышленности (см. рисунок 6). Структура экспорта, в которой около 56% приходится на минеральное топливо, сильно отличается от структуры мировой торговли, где большую часть экспорта (импорта), – более 70%, – составляют промышленные товары, а на минеральное топливо приходится всего 15%. Это дает основание утверждать, что минеральное топливо является областью специализации СНГ в международной торговле, так как именно в этой области региональный блок обладает выявленным сравнительным преимуществом (согласно подходу Балаша) (И. П. Гурова, 2008: 25).

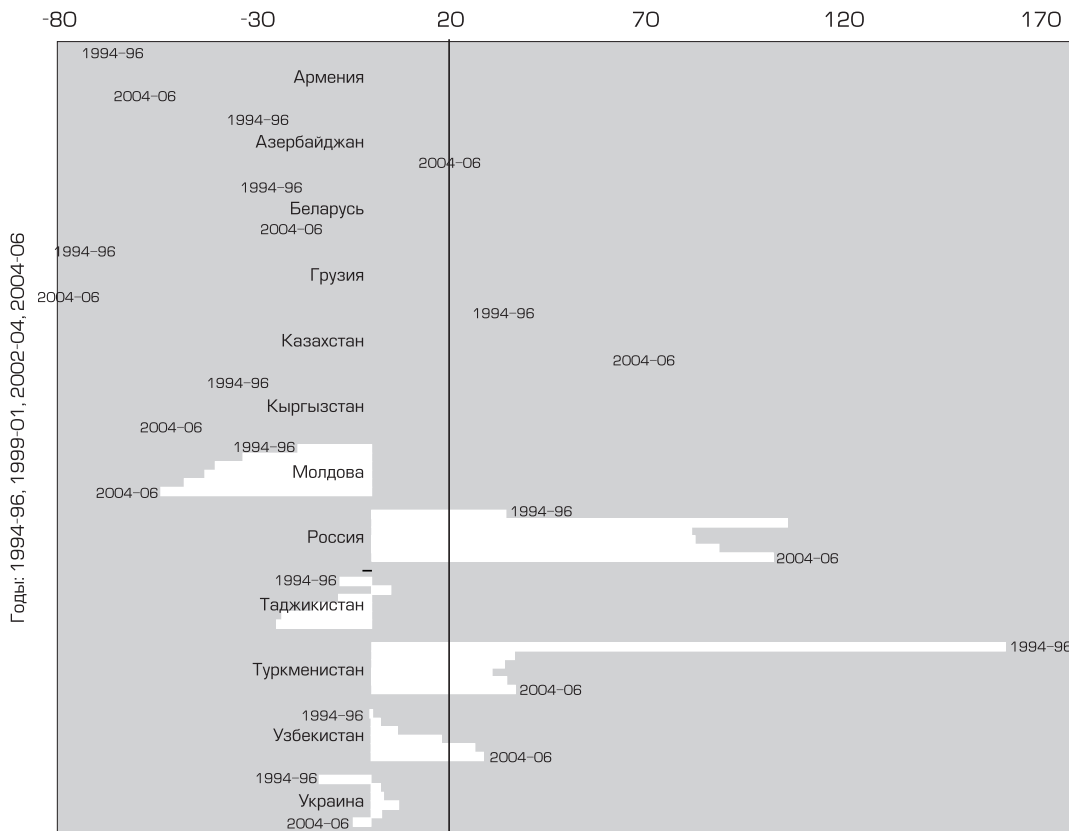
**Рисунок 6.**

Товарная структура внешней торговли СНГ и мировой торговли в 2006 г.

Источник: WTO (2007: 44-47).



В настоящее время в составе СНГ выделяют две группы стран: во-первых, чистые экспортеры (Азербайджан, Казахстан, Россия, Туркменистан, Узбекистан), и, во-вторых, чистые импортеры нефти (Армения, Беларусь, Грузия, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Украина) (UN, 2008b:142). Страны первой группы имеют устойчивое положительное сальдо, в то время как большинство государств – чистых импортеров нефти, наоборот, – хронический дефицит торгового баланса (см. рисунок 7). Тем не менее, во внешней торговле товарами Содружество в целом имеет устойчивое положительное сальдо, в 2007 году составившее \$141.7 млрд (ИК СНГ, 2008) (43% совокупного импорта СНГ). Это создает объективные предпосылки для углубления региональной интеграции, в частности для формирования зоны региональной резервной валюты.



**Рисунок 7.**

Торговый баланс государств-участников СНГ в 1994–2006 гг.

Источник: UNCTAD (2007a:45).

Накануне мирового финансового кризиса Содружеству независимых государств удалось преодолеть экономический спад, вызванный рыночными преобразованиями, и восстановить основные макроэкономические показатели (ВВП, ВВП на душу населения), а также позиции в международной торговле. В результате рыночных реформ, значительно возросла открытость экономики и торговая интеграция государств-участников СНГ в глобальную экономику. Они расширяют торговые связи за пределами Содружества, что проявляется в диверсификации географической структуры их внешней торговли и относительном снижении доли региональной торговли, однако не ведет к сокращению регионального товарооборота. Сохраняется высокая интенсивность взаимной региональной торговли, это дает основание рассматривать СНГ как торговый блок государств, вовлеченных и в региональную, и в глобальную интеграцию. Однако следует выделить некоторые его особенности и противоречия. Прежде всего, это неоднородный характер торгового блока и заметное влияние России (обладающей крупномасштабной экономикой) на макроэкономические и торговые показатели Содружества. В условиях экономического подъема оно имеет благоприятный характер, в частности, устойчивый торговый профицит во внешней торговле способствует укреплению позиций регионального блока в мировой экономике. В кризисных условиях снижением темпов экономического роста в России может усилить рецессию в

государствах-участниках СНГ. Несмотря на положительные результаты, достигнутые бывшими советскими республиками в восстановлении дореформенных позиций в экономике, мировой кризис указывает на главную проблему торгового блока – сырьевую специализацию в международной торговле.

## Литература

Гурова И. (2008) *Мировая экономика*. 2-е изд., Москва: Омега-Л.

ИК СНГ (2008) *Аналитическая записка о социально-экономическом развитии и торгово-экономических отношениях государств – участников Содружества Независимых Государств в 2007 году и прогноз на 2008 год*, Минск: Департамент экономического сотрудничества Исполнительного комитета (ИК) СНГ <http://cis.minsk.by>

ЕЭК (2005a) *Обзор экономического положения в Европе, 2*, Европейская Экономическая Комиссия ООН.

ЕЭК (2005b) *Развитие партнерских связей в торговле в регионе СНГ: Записка секретариата*, Европейская Экономическая Комиссия ООН: TRADE/2005/17.

ЕЭК (2008) *Статистическая база данных. Макроэкономический обзор в международно-сопоставимых ценах*, Европейская Экономическая Комиссия ООН, доступно на <http://w3.unecsc.org>.

Eurostat (2008) *European Economic Statistics: 2008 edition*. Luxembourg, European Committees: Eurostat Statistical books.

Fiorentino R. V., Verdeja L. & Toqueboeuf C. (2007) *The Changing Landscape of Regional Trade Agreements: 2006 Update*, *WTO Discussion Papers*, 12. World Trade Organisation. [http://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/discussion\\_papers12a\\_e.pdf](http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/discussion_papers12a_e.pdf)

UNCTAD (2007a) *Handbook of Statistics 2006–2007*, New York and Geneva, United Nations Conference on Trade and Development: TD/STAT.31.

UNCTAD (2007b) *Trade and Development Report: Regional Cooperation for Development*. New York and Geneva. United Nations Conference on Trade and Development: UNCTAD/TDR/2007.

UN (2008a) *Global Economic Outlook Data Base*. New York: United Nations. [http://www.un.org/esa/policy/link/global\\_economic\\_outlook.htm](http://www.un.org/esa/policy/link/global_economic_outlook.htm)

UN (1999) *World Economic Situation and Prospects 1999*, New York: United Nations.

UN (2007) *World Economic Situation and Prospects 2007*, New York: United Nations.

UN (2008b) *World Economic Situation and Prospects 2008*, New York: United Nations.

UN (2008c) *World Economic Situation and Prospects 2008*. Update as of mid-2008, New York: United Nations.

UN (2009) *World Economic Situation and Prospects 2009*, New York: United Nations

World Bank (2006) World Development Indicators, Washington, D.C.: The World Bank. <http://devdata.worldbank.org/wdi2006/contents/index2.htm>

World Bank (2008a) World Development Indicators Database, 1 July 2008, Washington, D.C.: The World Bank. <http://www.worldbank.org>

World Bank (1996) World Development Report 1996: From Plan to Market, Washington, D.C.: The World Bank.

World Bank (1997) World Development Report 1997: The State in a Changing World, Washington, D.C.: The World Bank.

World Bank (2007) World Development Report 2008: Agriculture for Development, Washington, D.C.: The World Bank.

World Bank (2008b) The World Trade Indicators 2008 database. Trade At-A-Glance, April 2008. Washington, D.C.: The World Bank. <http://www.worldbank.org/wti2008>

WTO (2007) International Trade Statistics 2007, Geneva: World Trade Organisation.

WTO (2008a) WTO Statistics Database: Time Series on Merchandise and Commercial Services Trade, Geneva: World Trade Organisation. <http://stat.wto.org/Home/WSDBHome.aspx>

WTO (2008b) WTO Statistics Database: WTO Trade Profiles (April 2008), Geneva: World Trade Organisation. <http://stat.wto.org/Home/WSDBHome.aspx>

# Взаимодействие<sup>1</sup> с КНР как средство модернизации экономики стран ЕврАзЭС

Александр Игоревич Салицкий, Владимир Витальевич Тацкий

Александр Игоревич Салицкий – Д.э.н., главный научный сотрудник ИМЭМО РАН. Электронная почта: salytsky@imemo.ru

Владимир Витальевич Тацкий – Первый вице-президент, начальник депозитарного центра ГПБ (ОАО), председатель совета директоров ЗАО «Санкт-Петербургская международная товарно-сырьевая биржа» (СПб МТСБ).

Реконструкция промышленности, энергетики, транспорта и сельского хозяйства стран ЕврАзЭС немислима без учета динамичных сдвигов в международном разделении труда. Для модернизации необходима политическая стабильность в отношениях с основными партнерами, финансовыми и технологическими донорами. Крупные сдвиги в мировой экономике и политике, связанные с новой ролью Китая, еще в недостаточной степени оценены в планах развития евразийских государств.

В теоретическом, внутривполитическом, а также информационно-пропагандистском плане важна принципиальная оценка китайской экономической модели. Такая оценка могла бы включать анализ соотношений между: экономической статикой и динамикой; равновесными и инвестиционными моделями; государством, монополиями и рынком; финансовикой и реальным сектором.

В отчетном докладе Центрального комитета Коммунистической партии Китая (ЦК КПК) семнадцатому съезду КПК (октябрь 2007 г.) подтверждена стратегическая установка на сочетание социализма и реформ или, иначе говоря, государственного регулирования и рынка, социальной справедливости и экономической эффективности. В ряде формулировок подчеркивается, что ведущим элементом в системе «социализм–рынок» является социализм. В докладе Ху Цзиньтао отмечено, что расширение внутреннего спроса, в качестве главной цели, в какой-то мере противопоставлено практикуемому ориентиру на рост внутренних капиталовложений, экспорта и привлечение иностранных инвестиций.

Поэтому очень важны прогнозы перспектив и проблем китайского хозяйства. Хотя зависимость КНР от международных рынков в новом веке несколько возросла, решающими в хозяйственной динамике остаются внутренние факторы. Анализ длительных тенденций развития Китая, его международной конкурентоспособности, инвестиционного потенциала, состояния финансовой системы и платежного баланса, а также стратеги-

<sup>1</sup> Под «взаимодействием» понимаются двусторонние и многосторонние связи, изучение и использование опыта модернизации Китая (включая работу институтов развития), а также баланс партнерско-конкурентных отношений на мировых рынках

ческих установок, принятых в 2007 году, позволяет с уверенностью предполагать сохранение высоких темпов экономического роста в краткосрочной перспективе (2008–2009 гг.) и повышенных (около 7–8% в год) – в более отдаленном будущем. Вытекающий отсюда рост потребностей КНР в минеральных, продовольственных и лесных ресурсах, а также увеличении международных перевозок требует особенно тщательных оценок.

Центральным пунктом при переводе экономики на модернизационные рельсы, а также достижении высоких темпов роста является повышение нормы и массы накопления. В Китае эти показатели близки к предельным величинам, когда-либо достигавшимся в мировой истории. В ЕврАзЭС, при сравнении с другими азиатскими странами, лишь Казахстан добился определенных успехов (см. таблицу 1). Налицо взаимная дополняемость недоинвестируемых экономик ЕврАзЭС и капиталозбыточного Китая.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
КНР	36	38	41	43	43	45	44
Индия	23	25	28	32	36	36	38
Индонезия	22	21	26	24	25	25	25
Пакистан	17	17	17	17	19	22	23
Бангладеш	23	23	23	24	25	25	24
Вьетнам	31	33	35	36	36	37	42
Филиппины	19	18	17	17	15	15	15
Таиланд	24	24	25	27	31	29	27
Республика Корея	29	29	30	30	31	30	29
Монголия	36	40	36	35	37	35	...
Казахстан	27	27	26	26	31	34	36
Узбекистан	21	21	21	24	23	...	...
Таджикистан	10	9	10	12	12	16	...
Азербайджан	21	35	53	58	42	30	21

**Таблица 1.**

Норма накопления в отдельных странах Азии в 2001–2007 гг. (% к ВВП)

Источник: ADB (2008) Key Indicators for Asia and the Pacific 2008. Manila. p. 146.

Примечание: Данные округлены.

Высокие темпы экономического роста в КНР в последние годы опирались, главным образом на развитие промышленности, в том числе на ускоренный прогресс тяжелой индустрии. Продолжение индустриализации вплоть до 2020 года заложено и в стратегические установки руководства страны. Важно еще раз подчеркнуть, что в гигантском китайском хозяйстве целенаправленное формирование комплексной промышленной системы опирается в основном на внутренние факторы. Комплексное развитие удастся совмещать с реализацией сравнительных преимуществ страны на мировом рынке, причем не только в трудоемких отраслях.

**Динамика внешней торговли Китая за последние несколько лет, как представляется, подтверждает тезис о растущей комплексности, или системности, экономики этой страны. Значительное и устойчивое превосходство темпов роста экспорта по сравнению с ростом импорта (в**

**котором заметно росла доля быстро дорожавших энергоносителей) в 2005–2007 гг. свидетельствует о трех важных обстоятельствах.**

Во-первых, хозяйство Китая обладает очень высокой конкурентоспособностью, которая базируется не только на ценовых, но и системных факторах, поскольку, как известно, с июля 2005 года курс жэньминьби по отношению к доллару повышался. Принимались в КНР в этот период и разнообразные меры ограничения экспорта.

Во-вторых, можно предположить, что китайские экспортеры промышленной продукции (в том числе и предприятия с участием иностранного капитала) в растущей мере используют местные компоненты и технологии. Это косвенно подтверждается данными 2005–2007 годов о некотором снижении в китайском экспорте доли предприятий, занимающихся операциями на давальческой основе (толлинг, «цзягун маои»<sup>2</sup>), т.е. изготовлением экспортных товаров из импортного сырья, полуфабрикатов, узлов и деталей. В 2008 году были сокращены или запрещены некоторые виды толлинговой торговли, что привело к заметному снижению доли предприятий с иностранным участием в экспорте: с 57 до 48%.

В-третьих, дальнейшая интеграция внутреннего рынка (в том числе в результате ввода в строй крупнейших в мире инфраструктурных объектов), а также окончательная либерализация доступа на него зарубежных производителей товаров и услуг (в рамках обязательств, принятых при вступлении в ВТО в 2001 г.) не ведут к ослаблению позиций местных производителей.

Технический прогресс закономерно ведет к дальнейшему облагораживанию экспорта Китая. Ведущей тенденцией структурных изменений является повышение качества и технического уровня вывозимой продукции. Обращает на себя внимание существенное увеличение экспорта продукции высоких и новейших технологий из Китая на мировой рынок. Если еще в 2002 году импорт по этой агрегированной статье превосходил экспорт, то в 2007-м картина стала противоположной. Актив же в торговле изделиями машиностроительной и электронной промышленности в 2007 году превысил \$200 млрд (см. таблицу 2). Налицо превращение КНР в одну из ведущих научно-технических держав, крупного экспортера технологий. Колоссален и внедренческий потенциал этой страны.

**Таблица 2.**

Некоторые показатели внешней торговли КНР, 2002 и 2007 гг.

Источник: Министерство коммерции КНР (<http://www.mofcom.gov.cn>)

Показатели/Годы	2002	2007
Стоимость экспорта (млрд \$)	325.6	1 218.0
В том числе:		
• продукция машиностроительной и электронной промышленности	157.1	701.2
• продукция высоких и новейших технологий	67.9	347.8
Стоимость импорта (млрд \$)	295.2	955.8
В том числе:		
• продукция машиностроительной и электронной промышленности	155.6	499.0
• продукция высоких и новейших технологий	82.8	287.0

<sup>2</sup> Буквально «торговля добавленной обработкой». В 2007 г. прирост экспорта в этом сегменте составил 21% против 30% в сегменте вывоза товаров, полностью произведенных в Китае.



При сравнении долгосрочных трендов в структуре экспорта и импорта КНР, возникает закономерное предположение о возможном вхождении этой страны в будущем в число нетто-импортеров продовольствия (в 2007 г. внешняя торговля по этой товарной группе оказалась сбалансированной, ранее наблюдался актив у КНР). В 2008 году импорт продовольствия по стоимости превзошел экспорт.

В географическом распределении китайского экспорта, при грубой разбивке, в последние годы заметна тенденция к увеличению доли европейских, африканских и латиноамериканских рынков. Импорт КНР в куда большей степени, чем экспорт, ориентирован на Азию. А некоторое усиление позиций на китайском рынке Австралии, африканских и латиноамериканских государств в 2003–2007 годы связано, главным образом, с наращиванием поставок в Китай сырья и топлива.

Заметным явлением в территориальной структуре внешней торговли Китая в 2007 году стал динамичный рост экспорта из регионов, непосредственно граничащих с Россией, Казахстаном, Кыргызстаном и Таджикистаном. Очень высокими темпами растут поставки из КНР машин и оборудования, стали и проката, а также стройматериалов.

С 8% в 2000 году до 40% в первой половине 2008 года повысилась доля машин и оборудования в российском импорте из Китая, который на протяжении всего этого периода рос очень высокими темпами. Это и хороший признак (растет спрос бизнеса на новое оборудование), и серьезный вызов российскому машиностроению. Ответить на этот вызов без тесного сотрудничества с КНР в этой отрасли, с другой стороны, тоже невозможно. Здесь значительное поле для деятельности – в том числе институтов развития.

Начатая в первые годы нового столетия программа активизации зарубежных капиталовложений Китая, первоначально была ориентирована, главным образом, на прямые инвестиции. По состоянию на конец 2006 года, накопленные прямые инвестиции КНР в 172 странах и территориях превысили \$90 млрд.<sup>3</sup> Около 5 тыс. китайских компаний открыли к этому времени за рубежом свыше 10 тыс. предприятий. В основном они работают в сфере горнодобывающей промышленности, деловых услуг, финансов, оптовой и розничной торговли. В 2007 году объем реализованных прямых зарубежных инвестиций составил почти \$20 млрд (в 8 раз больше, чем в 2002 г.), а число предприятий с участием китайского капитала увеличилось до 12 тыс.

Капиталовложения за рубежом быстро растут. Прямые инвестиции КНР, накопленные за рубежом на конец прошлого года, достигли почти \$120 млрд. В первой половине 2008 года объем прямых внешних инвестиций достиг \$26 млрд, увеличившись в 2.3 раза по сравнению с тем же периодом прошлого года.

В последнее время КНР активно приобретает ценные бумаги. Накопленное положительное сальдо по портфельным инвестициям на конец 2007 года превысило \$150 млрд.

<sup>3</sup> На конец 2002 г. накопленные инвестиции Китая в 7 тыс. зарубежных предприятий составили \$10 млрд.

Добавим, что объем выполненных китайскими компаниями подрядных работ за рубежом в первой половине 2008 года превысил \$20 млрд, увеличившись почти на треть к соответствующему периоду 2007 года. По вновь заключенным контрактам, сумма которых намного превысила \$40 млрд, прирост еще выше – 60%.

Гигантский инвестиционный комплекс Китая постепенно вырастает из национальных рамок. Страна к тому же располагает стремительно растущими финансовыми возможностями. Достаточно заметить, что к концу нынешнего года валютные резервы КНР достигнут \$2 трлн. Ясно, что «квасить» эти деньги было бы неразумно, к тому же, в общем взгляде на экономику, в Китае явно преобладает ее понимание как производства натуральных благ, а не только получение прибыли.

Парадокс еще и в том, что социалистический Китай лучше других стран справляется с превращением денег в капитал, причем не фиктивный, а физический. Здесь есть чему поучиться. Заметим также, что экономическая экспансия этой страны за рубеж продиктована не только избытком капитала, но и стратегическими задачами дополнения народнохозяйственного комплекса недостающими элементами.

Такой тип экспансии существенно отличается от принятого западными корпорациями и банками. Заметно тяготение инвесторов из КНР к реальному сектору, в капиталовложениях намного выше удельный вес вновь создаваемых объектов. Учитывая высокую долю инфраструктурных объектов, можно сказать, что Китай не только захватывает внешние рынки, но и развивает их.

Зарубежная инвестиционная политика Поднебесной характеризуется рядом особенностей. Во-первых, для крупных инвесторов из КНР, которые часто представлены государственными компаниями, важны не только (и не столько) показатели финансовой эффективности. Не меньшее значение имеют системные интересы китайского хозяйства, долгосрочные цели обеспечения его необходимыми ресурсами, в том числе углеводородным и прочим сырьем, включая железную руду, зерно, уголь и т.д. Во-вторых, немалую роль играют и внешнеполитические мотивы, среди которых можно указать на приоритетность тесных и дружественных отношений с соседними государствами, в том числе членами ШОС. В-третьих, китайские инвесторы больше тяготеют к реальной экономике и новому строительству.

Существенное значение имеют и интересы сбалансированного регионального развития. Западные районы КНР, отсталые, в сравнении с приморскими провинциями, в последние годы пользуются преференциями. Именно там осуществляются крупные инвестиционные проекты. В 2007 году прирост капиталовложений в данном регионе составил почти 30%. Соответственно, растут и потенциал регионального сотрудничества, и потребности в развитии инфраструктуры. Китай остается при этом крупным получателем прямых иностранных инвестиций. Тем не менее, в настоящее время Китай меньше зависит от зарубежных инвестиций, чем в середине 90-х годов прошлого века. Основной объем капиталовложений в национальную экономику приходится на государственные предприятия (почти

60%)<sup>4</sup>, преимущественно внутренние факторы определяют и темпы экономического роста.

Инвестиционное сотрудничество КНР со странами ЕврАзЭС еще находится на ранней стадии. Его неразвитость объясняется разными причинами.

Во-первых, Китай лишь относительно недавно достиг капиталоизбыточной фазы экономического развития, сравнительно недавно набрали достаточно сил и опыта тамошние корпорации. Поэтому китайские инвесторы опоздали к «разделу пирога» в ЕврАзЭС, происходившего главным образом в последнем десятилетии прошлого века. Соответственно, их приходу противились и ранее окопавшиеся на этой территории зарубежные инвесторы, и постепенно матеревшие национальные деловые круги.

Во-вторых, весьма распространенным явлением в ЕврАзЭС является некоторая синофобия, подозрительность по поводу «желтой угрозы», нередко сознательно поддерживаемая средствами массовой информации. Нам в целом не хватает объективных знаний о Поднебесной, ее действительном потенциале – в том числе в научно-технической области.

В-третьих, недостаточна и зрелость национального капитала в странах ЕврАзЭС, где говоря в целом, еще далеко до капиталоизбыточной стадии роста. Низка и способность делать из денег физический капитал, о чем уже упоминалось. Кроме того, менее благоприятными стали и условия входа на китайский рынок новых инвесторов из-за рубежа.

Наконец, у нас слишком малочисленна китайская диаспора, которая в других регионах мира значительно облегчает приход инвесторов из КНР. Негативную роль играет и географическая удаленность от восточных районов Китая, где сосредоточен основной производственный потенциал этой страны.

Однако, с другой стороны, «разогретый» строительно-инвестиционный и машиностроительный комплекс Китая представляет собой реальную силу, сопоставимую с масштабом инфраструктурных и модернизационных задач, стоящих перед евразийскими государствами. Проблема экономического сотрудничества в двусторонних или многосторонних рамках во многом сводится к поиску взаимовыгодных форм, в полной мере учитывающих новую ситуацию в мировом хозяйстве. Здесь, как представляется, могут быть обнаружены нестандартные решения, позволяющие более полно использовать нынешний потенциал Китая и его потребности.

Странам ЕврАзЭС нужно очень внимательно следить за инвестиционными приоритетами Китая: отраслевыми, технологическими, географическими. Очень важны и сдвиги в структуре внутреннего спроса в этой стране. Скажем, ежегодно на несколько миллионов человек увеличивается число китайцев, отправляющихся на отдых за рубеж. К их приему мы не очень-то готовы, и эту готовность можно повысить совместно с китайским бизнесом. С другой стороны, более высокими, чем в среднем по стране, темпами растут в последние годы инвестиции в западные и северо-восточные регионы Китая. Это выгодно и нам, так как при этом растет и потенциал со-

<sup>4</sup> Темпы роста инвестиций у госпредприятий – средние, выше динамика в частном секторе, ниже – в секторе предприятий с участием иностранного капитала.

трудничества с ЕврАзЭС, в том числе в области транспорта. Китай, похоже, становится нетто-импортером сельскохозяйственной продукции – здесь, как представляется, сосредоточен огромный потенциал для взаимовыгодной кооперации. Лесное хозяйство, возобновляемые источники энергии, рачительное использование водных ресурсов – весьма перспективные направления. Поэтому очень хотелось бы, чтобы в России и Казахстане нашли способы расширения эффекта сотрудничества в энергетической и сырьевой области на более широкую гамму хозяйственных отношений.

Культура, искусство, спорт, городское устройство – не перечислить областей, где есть возможности для бурного роста. В то же время важнейшей и сложнейшей проблемой остается кооперация в сфере обрабатывающей промышленности – сфере, где ЕврАзЭС решительно проигрывает развитым странам по масштабам и глубине сотрудничества с КНР. Конкурировать с «мастерской мира», не имея с ней тесного сотрудничества, невозможно. К счастью, эта мысль все лучше осознается руководством и бизнесом. Но в целом, нам еще не хватает опыта взаимодействия с китайцами.

Важен и отраслевой мониторинг инвестиционной политики КНР. Например, в первой половине 2008 года в Китае был замечен значительный (свыше 40%) прирост капиталовложений в сельское и лесное хозяйство, экологию и переработку отходов, добычу руд черных и цветных металлов, угледобычу, нефтепереработку, коксохимию и производство ядерного топлива. Столь же высокими темпами росли инвестиции в выпуск мебели, изделий из неметаллических руд, финансовую сферу, лизинговую торговлю, специализированное и транспортное машиностроение. Более чем на 35% (по сравнению с сопоставимым периодом 2007 г.) увеличились инвестиции в энергетическое машиностроение, водоснабжение, науку, технику и инновационные услуги, социальное жилье, производство измерительных приборов и офисного оборудования.

По-прежнему очевидны выгоды частичной переброски поставок энергоносителей из стран ЕврАзЭС на Восток: давление на продавцов со стороны консолидирующихся европейских потребителей и транзитных стран, кроме того, программы по сокращению потребления обычных видов топлива в ЕС создают очень жесткий рынок. В Восточной Азии ситуация более благоприятна, в том числе по причине устойчиво растущего спроса на углеводороды в Китае.

Продолжение искусственно затянутой урбанизации (переезд из деревни в город, по расчетам китайских экономистов, увеличивает личное энергопотребление более чем в два раза), быстрая автомобилизация, экологические проблемы и другие факторы с неизбежностью означают сохранение за Китаем роли одного из наиболее устойчивых потребителей энергоресурсов и перспективных рынков сбыта углеводородного топлива.

В отличие от сотрудничества в энергетической области, предметом которого являются поставки в КНР невозобновляемых ресурсов, кооперация в сфере агропроизводства и лесного хозяйства выглядит особенно привлекательной. Она может быть дополнена программами строительства современного сельского жилья, инфраструктуры, производства строительных материалов, развития туризма и т. п.

При расширении связей с КНР важно помнить, что среди стратегических целей, которые ставили перед собой китайские реформаторы на первоначальном этапе рыночных преобразований и открытой политики, было «использование внешнеэкономических связей для интеграции внутреннего рынка»<sup>5</sup>. Со временем выяснилось, что неизбежные на первом этапе издержки очагового развития хозяйства преодолимы. Представляется, что схожая задача объективно стоит и перед ЕврАзЭС, в том числе при выстраивании связей с КНР в инвестиционной и инфраструктурной сфере. Важно, в частности, использовать сотрудничество с КНР для более полной интеграции Дальнего Востока в экономику России и ЕврАзЭС.

Масштабное и долгосрочное сотрудничество с привлечением крупнейших игроков с обеих сторон (КНР и ЕврАзЭС) можно рассматривать в качестве эффективного пути повышения качества диалога. Энергетика, транспорт, сельское и лесное хозяйство выступают здесь естественными сферами приложения не только коммерческих интересов, но и стратегических работ. В связи с быстро меняющейся ситуацией в мировой экономике нужны постоянные комплексные исследования в этих областях, которые должны проводиться, в том числе совместно с китайской стороной.

Вспоминая историю китайских реформ, которая насчитывает уже три десятилетия, нелишне заметить, что созданию рыночной экономики предшествовала организация развитого товарного хозяйства. Поэтому стоит подчеркнуть особое значение проектов, связанных с налаживанием в странах ЕврАзЭС товарно-сырьевых биржевых операций.

В рамках идеологии создания в России международного финансового центра, на наш взгляд, обязательно должна быть реализована идея формирования товарно-сырьевой биржи международного уровня. К такому выводу нетрудно прийти, сопоставляя два факта, находящиеся в очевидном противоречии. С одной стороны, Россия – крупнейший производитель и поставщик на мировой рынок ключевых товаров – нефти и металлов (в последнее время также растет роль страны в качестве экспортера таких товаров, как уголь и зерно). С другой стороны, российская экспортная нефтяная смесь (обычно ее обозначают как Urals, есть и другое наименование – REBCO, Russian Export Blend Crude Oil) не является сегодня общепризнанным биржевым товаром. Возможность заключать срочные сделки по ее купле-продаже ограничена мало интересующими серьезных инвесторов периферийными площадками, к тому же находящимися за пределами России.

В результате, например, цена на российскую нефть является производной от цены североморской нефтяной смеси Brent, устанавливаемой на лондонской бирже ICE. Расчеты в торговле даже с ближайшими соседями ведутся в чужой для обеих сторон валюте, что отвлекает ресурсы на создание резервов в такой валюте. Между тем, учитывая объем поставок, осуществляемых из России, вполне естественно, чтобы расчетной валютой в таких сделках служил рубль. Тем более актуально это сегодня, в условиях высокой волатильности курсов основных резервных валют и неясности в отношении будущего устройства мировой валютной системы по завершении нынешнего финансового кризиса. Чем Россия, кстати, и

<sup>5</sup> Постановление ЦК КПК относительно реформы хозяйственной системы. Пекин. 1984. С. 37.

обязана воспользоваться, для закрепления своей роли как перспективно-финансового центра, а рубля – как потенциальной зональной валюты. И таким образом, товарная биржа международного класса, для начала хотя бы энергоресурсов – это то реальное, с чего могло бы начаться развитие независимой финансовой системы России (а значит, и стран ЕврАзЭС), к которой, по нашему мнению, несомненно, будет двигаться страна, извлекая уроки из причин, приведших сегодня к кризисной ситуации.

Заглядывая в будущее отношений стран ЕврАзЭС с Китаем, мы бы очень хотели надеяться на то, что они станут инструментом действительной модернизации хозяйств членов Сообщества. Причем, имеются в виду не только двусторонние и многосторонние связи. Не меньшее (если не большее) значение имеет анализ китайской экономической модели и заимствование ее лучших черт. Не став «немного китайцами», мы вряд ли сможем достичь успехов в модернизации.

При очевидно назревшей кооперации с банками развития в КНР (их не зря называют «политическими»)<sup>6</sup>, по-видимому, не обойтись без взаимодействия с органами стратегического экономического планирования Китая. Однако пока неясно, какая структура в ЕврАзЭС могла бы выступить в качестве такого партнера с нашей стороны.

Говоря же о краткосрочной перспективе, заметим, что хозяйство КНР, по-видимому, лучше других перенесет и тяготы кризиса. Дело в том, что финансовая система в этой стране – простая и весьма консервативная. На ее фоне открытость, к примеру, российской финансовой системы выглядит чрезмерной и рискованной. Преждевременной представляется и либерализация движения капитала, осуществленная в России в 2006 году, Китай при куда более прочном положении на это не пошел. Надеемся, что из кризиса будут сделаны выводы. Заметим, кстати, что в декларации, принятой в Душанбе на саммите ШОС 28 августа 2008 года, зафиксировано важное положение: «В условиях замедления роста мировой экономики особое значение приобретают проведение ответственной валютно-финансовой политики, контроль за движением капиталов, обеспечение продовольственной и энергетической безопасности». Стоит подумать о воплощении в жизнь этого пункта.

---

<sup>6</sup> Интересна, в частности, китайская практика финансирования дорожного строительства. Стоимость строительства 1 км скоростной автотрассы в КНР составляет около \$4 млн, фактические сроки строительства дороги протяженностью 500 км – 2-3 года. В 2005 г. в совокупном объеме инвестиций в дорожное строительство (около \$70 млрд) на центральный бюджет пришлось 15%, на бюджеты местных правительств – 25%. Еще 10% капиталовложений образуют поступления из специального фонда, формируемого за счет налога на приобретение автомобилей. Примерно 40% обеспечили кредиты банков развития, остальное – частные инвестиции и выпуск ценных бумаг. Стоимость проезда по платным автомагистралям в КНР составляет около 7,5 цента за 1 км для грузовиков и 9,5 цента для легковых автомобилей. Основная часть сборов (почти 60%) после погашения кредитов и расчетов с центральным бюджетом остается у местных правительств, несущих в дальнейшем эксплуатационные расходы.

# ЕврАзЭС: транспортный обмен и позиционные составляющие

Юрий Алексеевич Щербанин

Д. э. н., профессор, зав. лабораторией Института народнохозяйственного прогнозирования РАН, преподаватель МГИМО (У), Академии народного хозяйства при Правительстве РФ, МГУ-МШЭ, Высшей школы экономики – ГУ, зав. кафедрой Астраханского государственного университета. Является вице-президентом Евроазиатского транспортного союза (ЕАТС), директор по науке консалтинговой компании EATU CenterConsult. С 2000 по 2008 год – профессор Дипакадемии МИД России, 1998–2000 – руководитель Департамента международного сотрудничества министерства транспорта РФ, член коллегии министерства. 1977–1998 – работа в МИД СССР/ России, центральный аппарат и за рубежом. В 1995–1997 гг. обучался в докторантуре Дипакадемии МИД России. 1985–1987 гг. – учеба в Дипломатической академии МИД СССР. В 1975 г. закончил Бухарестский институт нефти, газа и геологии (Румыния) по специальности инженер-нефтехимик.  
Электронная почта: shcherbanin@ecfor.ru.

О необходимости проведения более эффективной политики в области транспорта, грузо- и пассажироперевозок, логистики в странах ЕврАзЭС пишут и говорят много. В спорах, касающихся данной тематики, представители стран-участниц Сообщества приводят, как правило, одни и те же достаточно банальные аргументы: а) каждая страна ЕврАзЭС имеет уникальное географическое положение, что автоматически предопределяет ее в качестве ведущей транзитной державы; б) через территорию каждого государства проходят самые удобные сухопутные евроазиатские маршруты для пассажиро- и грузодвижения; в) транспортные системы каждой страны готовы к осуществлению своей исторической миссии – стать опорой для евроазиатского транзита. Надо сказать, что указанные заявления не лишены оснований, однако реалии несколько иные, и провозглашаемые цели пока далеки от достижения.

На наш взгляд, вопрос о развитии транспортных связей в евроазиатском сообществе пока не стоит в числе приоритетных. Нет таких политических решений, которые могли бы стать основой для формирования приоритетов транспортно-экономического характера. Возникает вопрос, причем тут политические решения? Постараемся осветить этот аспект в ходе последующих рассуждений.

Как известно, в январе 2008 года на уровне глав правительств было принято решение Межгосударственного совета ЕврАзЭС о начале реализации Концепции формирования Единого транспортного пространства. Со-

общество предусматривает интеграцию государственных транспортных систем стран-участниц в единую систему, функционирующую по единым принципам, стандартам и техническим параметрам. Концепция, если с ней внимательно ознакомиться, не несет политической нагрузки. В ее основе – вопросы законодательской и инвестиционной деятельности, формулирование некой экономической функции.

В советские времена на этой территории уже существовало единое транспортное пространство, однако за 16 лет появилось слишком много барьеров. Все страны суверенны и сами регулируют внутреннюю экономическую деятельность, в зависимости от поставленных руководством государства стратегических и тактических задач.

Вновь возникает необходимость в гармонизации законодательства, обеспечении совместимости транспортных систем, разработки единых правил ведения конкурентной борьбы (это ведь рынок), достижения взаимовыгодного и эффективного использования транзитного потенциала, ликвидации барьеров для беспрепятственного передвижения пассажиров, багажа, грузов и транспортных средств, между странами ЕврАзЭС.

Вместе с тем, решение даже этих задач, стоящих перед интеграционной группировкой, требует единения на новых взаимовыгодных условиях, модернизации и совершенствования имеющихся, и строительства новых инфраструктурных объектов. Появились качественные особенности. Так, если в прошлые времена решение о строительстве какого-либо объекта, затрагивающего интересы нескольких союзных республик, принималось в Москве, то есть зачастую, исходя из принципов единоначалия (хотя согласование, конечно, проходило и в республиках), то в настоящее время согласование инвестиционных проектов между государствами СНГ, да и ЕврАзЭС, может затягиваться и подвергаться продолжительным экспертизам. И зачастую приводится одно объяснение – нехватка средств.

Решения о развитии сотрудничества транспортных систем принимаются, но они не воплощаются в нечто осязаемое. Не просматриваются механизмы контроля за выполнением принимаемых решений, финансирования совместных ключевых проектов. Темпы воплощения в жизнь поставленных совместных задач весьма низкие. Трудно вспомнить конкретные примеры реализованных совместных транспортных сооружений, инфраструктурных объектов. Именно совместных. Правда, можно вспомнить о введении в строй моста через реку Кигач в приграничной российско-казахстанской зоне.

Полагаем, что выделение какой-то особой роли отдельной страны ЕврАзЭС в части касающейся проведения транзитной политики не является достаточно аргументированным. На наш взгляд, транзитная политика должна увязываться на всем пространстве Содружества. Если поставлена цель – усилить интеграционные процессы на постсоветском пространстве, то и проекты следует увязывать, исходя из совместных задач.

Взглянем на то, как транзитные задачи решаются в Беларуси и Казахстане, то есть, как поставлены задачи в основных транспортных документах – в стратегиях, концепциях и программах. Казахская транспортная



стратегия до 2015 года в качестве основной цели ставит «опережающее развитие транспортно-коммуникационного комплекса в соответствии с перспективной экономической стратегией государства». Определены следующие цели и задачи:

- интеграция казахстанской транспортной системы с мировой;
- создание современной перспективной национальной транспортной инфраструктуры;
- развитие и эффективное использование транзитного потенциала;
- формирование благоприятного инвестиционного климата в транспортном секторе.

Ожидается, что воплощение в жизнь стратегии, приведет к «полной и органичной» интеграции национального комплекса в мировую транспортную систему, полному обновлению активов, снижению транспортной составляющей в конечной стоимости продукта до 6.9%. Планируется, что объемы транзита за десять лет увеличатся более чем в 3 раза и составят 32.2 млн тонн грузов. Скорость перевозки грузов по путям сообщения возрастет на 15-20%, а по основным международным транспортным коридорам – на 20-30%.

Стратегия определяет два этапа. В ходе первого – (2006–2010 гг.) – государство вкладывает бюджетные средства, а также активно привлекает частные инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры, совершенствует нормативно-правовую базу, внедряет международные стандарты, а также предпринимает меры для глубокой интеграции казахстанского транспортного комплекса в мировую систему. В ходе второго – (2011 – 2015 гг.) – усилия будут сконцентрированы на «закреплении позитивного эффекта от реализации стратегии», проведении мониторинга программ развития и институциональных реформ, реализованных в ходе предыдущего этапа, представлены рекомендации системного характера, в результате чего «будет завершено формирование эффективной транспортной системы страны».

Развитие транзитных перевозок – один из приоритетных проектов Республики Казахстан. В соответствии со Стратегией, для привлечения транзита на железной дороге власти рассчитывают к 2015 году расширить пропускную способность транзитных коридоров до 100 млн тонн в год по направлениям в Туркменистан, Иран, Турцию и страны Европы.

Планы Астаны, а именно, возможность ускоренной доставки грузов российским и европейским потребителям, заинтересовали китайских грузоотправителей. Конечно, придется платить за скорость, но целый ряд грузовладельцев к этому готов.

Вместе с тем актуальным остается вопрос развития инфраструктуры. Причем мы считаем, что данная проблема должна решаться не только в Казахстане, но и в России, КНР, Белоруссии. В самом Казахстане считают, что самые убедительные ограничения для транзита – это состояние инфраструктуры и сервиса, которые пока не в полной мере отвечают уровню и статусу трансконтинентальных транспортных сообщений. Перевозки

железнодорожным транспортом имеют высокую себестоимость из-за неразвитой инфраструктуры, изношенности подвижного состава, неполного покрытия дорожной сети электротягой и пр. Без решения этих вопросов, а это подразумевает очень большие затраты, Казахстану будет сложно создать имидж привлекательной транзитной страны на евроазиатском пространстве. Не будем забывать, что и у Китая, в регионе, прилегающем к Казахстану, существуют достаточно серьезные проблемы по пропускной способности перегрузочных комплексов, что также ограничивает транзит.

С другой стороны, Казахстан вроде бы преуспел в повышении уровня обслуживания грузовладельцев – совершенствуется переработка контейнерных грузов, процедуры таможенного досмотра и т.д. Так, при перевозке через станцию Достык операции по приему контейнеров Китайских железных дорог проходят практически без задержек, исключение составляют отправки одиночных контейнеров, когда они простаивают в ожидании формирования железнодорожного состава. Но такое ожидание не превышает 5 – 7 суток.

Говоря об инфраструктуре, отметим, что в настоящее время ведется модернизация пограничной с КНР станции Достык (пропускная способность должна достигнуть 25 млн тонн в год). Планируется строительство железной дороги Жетиген – Хоргос (на границе с КНР). Хоргос должен переваливать до 25 млн тонн к 2020 году, а общая мощность погранпереходов между двумя странами составит 50 млн тонн в год.

В соответствии со Стратегией, для привлечения транзита на железную дорогу до 2015 года планируется организовать региональные транспортно-логистические центры в Астане, Алматы, Актау, Достыке.

В качестве главной цели транспортной политики Республики Беларусь на период до 2010 года определено «формирование конкурентоспособной транспортной системы, дальнейшее развитие транспортных и коммуникационных услуг и соответствующей инфраструктуры».

Для выполнения поставленных задач планируется предпринять следующие шаги:

- совершенствование правовых основ транспортной деятельности;
- повышение доступности транспортных услуг, обеспечение минимальных социальных стандартов транспортного обслуживания для всех слоев населения и регионов страны;
- обеспечение соответствия базовой транспортной инфраструктуры развитию производительных сил;
- проведение структурных преобразований на транспорте в части его перевооружения и совершенствования структуры управления;
- развитие конкуренции на рынке транспортных услуг по перевозкам пассажиров, грузов и ремонту подвижного состава;
- создание условий для привлечения инвестиций на развитие транспорта, реализация инвестиционных проектов по обновлению подвижного

состава, реконструкции и модернизации транспортной инфраструктуры;

- развитие экспорта транспортных услуг и создание благоприятных условий для осуществления международных перевозок.

Эти и другие шаги предусмотрены мероприятиями ряда государственных программ: «Комплексная программа обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 годы», «Национальная программа развития экспорта на 2006–2010 годы» и «Программа развития железнодорожных пунктов пропуска на государственной границе Республики Беларусь на 2007–2015 годы». В результате постепенной реализации мероприятий данных программ в целом просматривается вполне устойчивая тенденция роста объемов грузовых перевозок по Белорусской железной дороге. Так, в 2007 году было перевезено 140.8 млн тонн грузов (105.5% к 2006 г.). При этом в международном сообщении перевезено 98.2 млн тонн, из которых 49.3 млн тонн – транзитные. В 2008 году было перевезено 147.2 млн тонн, в т.ч. в местном сообщении 47.9 млн тонн, в транзите – 50.6 млн тонн, на экспорт – 33.6 млн тонн и по импорту – 15.1 млн тонн. Уменьшение объемов вывоза произошло в основном за счет снижения экспортных перевозок строительных грузов, химических и минеральных удобрений, нефти и нефтепродуктов. В направлении Запад-Восток перевозится примерно 1.6 – 1.8 млн тонн, а вот в западном направлении объемы перевозок в 4.4 – 4.5 раз больше и составляют порядка 7 млн тонн.

Транзитные перевозки составляют основу экспорта транспортных услуг Белорусской железной дороги (БЖД). На их долю приходится около 35% общего объема перевозок. Основными транзитными грузами являются нефтегрузы, черные металлы, удобрения, уголь, кокс, железная руда. Наибольшие объемы транзитных перевозок приходятся на Россию (55%), в т.ч. Калининградскую область (24.7%); Латвию (25%); Литву (9.5%); на Украину (8%) и Казахстан (2.5%).

Учитывая развитие экономик стран Азии, с целью более глубокого изучения рынков, в 2007 году Белорусская железная дорога открыла свое представительство в столице Казахстана – городе Астане.

С целью увеличения объемов железнодорожных перевозок из Китая в страны Европы и в целях демонстрации конкурентоспособности сухопутного маршрута, БЖД приняла активное участие в отработке технологий контейнерных перевозок по маршруту Китай – Монголия – Россия – Беларусь – Польша – Германия. Расстояние в 9780 км поезд преодолевает за 15 суток. По инициативе официального экспедитора Белорусской железной дороги УП «Белинтертранс» организован постоянно курсирующий по маршруту Брест – Улан-Батор контейнерный поезд «Монгольский вектор», который впоследствии был продлен до станции Хух-Хото (Китай). Кроме того, на рынке транспортных услуг успешно курсируют контейнерные поезда по маршрутам: Берлин – Брест – Москва – «Восточный ветер»; Брест – Арысь – «Казахстанский вектор»; Одесса/Ильичевск – Минск (Колядичи) – Клайпеда – «Викинг»; Брест-Калуга; Женишки (Казахстан) – Минск – Клайпеда; Аксу 1 (Казахстан) – Минск – Клайпеда.

Как утверждают в Белоруссии, БЖД на перевозки грузов в международном сообщении применяет тарифы в соответствии с концепцией установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств-участников СНГ, утвержденной Советом глав правительств СНГ в 1996 году. На БЖД положения и ставки тарифной политики стран Содружества применяются для транзитных и экспортно-импортных перевозок, кроме перевозок в сообщении Россия – Беларусь. При формировании тарифной политики в международном сообщении, особое внимание уделяется совершенствованию тарифов для наиболее массовых грузов основной номенклатуры, таких как: каменный уголь, черные металлы, нефтепродукты, минеральные удобрения, строительные, лесные грузы. Для данных грузов применяются специально разработанные понижающие коэффициенты и фиксированные ставки по конкретным маршрутам.

БЖД также участвует в транзитных перевозках между странами Скандинавии и черноморского региона в рамках IX общеевропейского транспортно-коридора по маршруту Одесса – Ильичевск – Минск (Колядичи) – Клайпеда, по которому еженедельно курсирует поезд комбинированного транспорта «Викинг».

Несмотря на рост объемов грузовых перевозок, транспорт и транспортные коммуникации Беларуси обладают значительными провозными резервами. Однако для привлечения дополнительных транзитных грузопотоков требуется предлагать грузоотправителю конкурентоспособные тарифы, обеспечивать безопасность и надежность доставки грузов в оговоренные сроки, а также современные логистические технологии.

В разработанной Комплексной программе обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь на 2006–2010 годы указывается на необходимость создания логистических центров, большая часть которых – до 50% – будет работать с транзитными грузами. Еще четверть всех мощностей будет задействована для обеспечения нужд отечественных экспортеров, поставляющих свою продукцию небольшими партиями. Всего на внешнеэкономическом направлении будет работать примерно 20 транспортно-логистических центров, расположенных в каждом областном городе.

Белорусские разработчики такой программы указывают на амбиции транспортников не просто вмонтировать центры в уже имеющиеся транспортные схемы, но и стремление к «перехвату» перемещаемых грузов не только в направлении на Россию, но и потоков в Среднюю Азию и Китай. Таким образом, белорусские транспортники стремятся «вписаться» в транспортный коридор «Север-Юг» с последующим выходом на Ближний Восток.

Однако существуют и опасения относительно реализуемости столь широкомасштабной идеи. У стран ЕвразЭС есть общая проблема – вопрос стоимости земли. Методика расчета стоимости земли для строительства терминалов несовершенна, и зачастую, за основу берется старая, что приводит к неправильной оценке и, в конечном счете, к недостатку предложений от инвесторов.

Планируется создание транспортно-логистических центров, как на базе имеющихся грузовых дворов БЖД и грузовых терминалов ряда других организаций, а также за счет строительства новых современных транспортно-логистических терминалов. При этом особая роль в решении этого вопроса отводится свободным экономическим зонам, как наиболее привлекательные для инвестиций в эту сферу деятельности.

В Беларуси приняты меры, направленные на дальнейшее совершенствование нормативной правовой базы, в частности, введено в действие измененное и дополненное Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). Также подписано соглашение между правительствами Республики Беларусь и Российской Федерации о транзите товаров, перемещаемых между таможенными органами республик. Определенная работа проведена с Еврокомиссией в части унификации таможенных документов, в том числе в электронном виде, с целью последующего присоединения к Европейской конвенции о процедуре общего транзита.

Между Россией и Беларусью подписаны межведомственные, межправительственные соглашения по единой ценовой политике на железнодорожном транспорте. Вместе с тем, министерства транспорта обеих стран отмечают, что есть аспекты, не зависящие от транспортников, но влияющие на их работу: таможенная и налоговая политика.

Затрагивая другие аспекты развития транзита, отметим, что рост грузоперевозок ограничен и отсутствием единой системы логистических центров на территории стран ЕврАзЭС. Согласно Концепции «Стратегия создания и развития системы международных логистических центров ЕврАзЭС», одобренной в декабре 2008 года решением XV заседания Совета по транспортной политике при Интеграционном комитете Сообщества, страны-участники намерены создать четыре опорные сети логистических центров, которые будут называться «Транспортные ворота ЕврАзЭС».

«Западные ворота» планируется построить на территории Республики Беларусь – маршрут Брест – Минск. Проект «Восточные ворота» будет реализован на территории Республики Казахстан в Алматы и на погранпереходе Достык – Хоргос. «Северные ворота» – это терминалы на маршруте Санкт-Петербург – Москва. Что касается «Южных ворот», то пока сообщалось о двух предложениях – Республики Таджикистан, район Курган-Тюбе и Кыргызской Республики в районе города Ош.

Одновременно будут строиться логистические центры и в других городах следующих стран ЕврАзЭС: в Казахстане (Астана, Актау, Алматы), в Кыргызстане (Бишкек), в Беларуси (Минск и Витебск), в России (Калининград, Нижний Новгород, Самара, Волгоград, Мурманск, Екатеринбург). До 2012 года планируется ввести в строй 27 логистических центров, а с 2013 по 2020 годы – еще 39. Построенные мощности, если они будут построены, не удовлетворяют потребность в терминалах. Если исходить из планируемого объема перевозок в 800-820 млн тонн, то, по мнению специалистов, потребуется более 300 центров средней мощностью в 2-2.5 млн тонн перерабатываемых грузов в год.

В заключении выделим следующие моменты.

Реализация проектов в рамках интеграционной группировки ЕврАзЭС, подчиняется вполне объективным закономерностям, подтверждаемым самой историей экономического развития Совета экономической взаимопомощи (СЭВ), Европейского союза и Североамериканского соглашения о свободной торговле (НАФТА). Речь идет о том, что объективно существуют условия и предпосылки экономической интеграции и создание единого экономического пространства, в котором транспортные системы играют важнейшую роль, подчиняется этим закономерностям.

Для осуществления экономической интеграции необходимо выполнение как минимум шести важнейших задач. При этом мы не будем обсуждать эти положения с точки зрения их механистичности или чистого инструментализма. Первое условие или предпосылка связана с уровнем экономического развития интегрирующихся стран. Речь идет не столько о масштабах их экономики, сколько о структуре и пропорциях национального хозяйства и им подобных индикаторах. Поэтому рассуждения о развитии транспортных систем должны основываться на анализе того, что, в каких объемах, пропорциях и т.д. будет требовать внутренняя экономика. И только после выявления всех ключевых положений можно «затачивать» национальную стратегию со стратегией интеграционной группировки.

Во-вторых, интеграция развивается успешно тогда, когда экономики интегрирующихся стран находятся на подъеме. В период кризиса в приоритете оказываются внутренние проблемы государств, поэтому ожидать реализации крупных международных проектов не приходится. Это напрямую касается и транспортных систем.

Третьим важным фактором является географическая близость интегрирующихся стран. Страны не могут эффективно участвовать в международном обмене, в международном разделении труда, если географический фактор является препятствием. При таких обстоятельствах, перевозка грузов становится дорогостоящим мероприятием, а значит транспортные издержки в конечной цене товара становятся высокими, и толку от интеграции мало. Страны ЕврАзЭС географически расположены близко друг к другу, однако транспортные издержки все еще велики.

Следующая установка – политическая воля руководства интегрирующихся стран. Интеграция – это такое явление, феномен, процесс, который во многом зависит от первых лиц государств. Именно они способны продвигать проекты, как это делают все главы государств Евросоюза, и как это делал Билл Клинтон, лично занимаясь вопросами интеграции НАФТА.

Создание уже на первых порах структур, которым страны постепенно делегируют отдельные полномочия – важнейший, если не решающий шаг по направлению к реальной экономической интеграции. Пока таких структур в транспортном сегменте нет.

И последнее. Интеграционные процессы идут куда быстрее, если возникает своеобразный иницирующий центр в одном из крупных государств интеграционной группировки, вокруг которого сплачиваются другие страны.

# Основные проблемы и перспективы интеграционного сотрудничества государств СНГ в области транспорта

Гульнур Галимовна Рахматулина

К.э.н, главный научный сотрудник Казахстанского института стратегических исследований при президенте РК (КИСИ при Президенте РК). С 1998 по 2002 годы – консультант Интеграционного Комитета государств-участников Таможенного союза (затем Секретариата ЕврАзЭС). 1995-1997 – НИИ рыночных отношений при министерстве экономики РК, затем консультант Комитета по экономике, финансам и бюджету, аппарат парламента. В 1995 году защитила диссертацию в МЭСИ. В 1986-1992 годы работала в системе Госплана РК, в НИИ автоматизированных систем планирования и управления при министерстве экономики РК. В 1986 году закончила Московский экономико-статистический институт ордена Трудового Красного Знамени (МЭСИ) факультет экономической кибернетики. Участвовала во многих международных конференциях и семинарах, имеет опубликованные научные труды.  
Электронная почта: Gulnur@kisi.kz

## Введение

Главными задачами интеграции стран СНГ являются создание благоприятных условий для дальнейшего роста национальных экономик, формирование гармонизированного правового пространства, ориентированного на дальнейшее развитие хозяйственных связей, взаимной торговли, свободное движение товаров, капитала, рабочей силы и услуг.

В настоящее время многие государства СНГ испытывают влияние мирового финансового кризиса. Особенно заметным оно было в странах с относительно более высоким уровнем интеграции в мировую экономику, таких как Россия, Украина, Казахстан. Негативное воздействие на основные отрасли экономики государств СНГ оказало снижение мировых цен на нефть, металлы, зерно, а также сокращение внешнего спроса на ряд экспортируемых странами Содружества товаров, что отразилось на снижении темпов экономического роста государств СНГ. В среднем по странам СНГ валовой внутренний продукт увеличился на 5% (в 2007 году – на 8.5%), производство промышленной продукции – на 2% (на 7%), инвестиции в основной капитал – на 10% (на 21%), перевозки грузов – на 2% (на 3%).

Важным фактором преодоления негативных последствий мирового финансового кризиса является расширение сотрудничества государств СНГ в инфраструктурных отраслях, что будет способствовать стимулированию внутреннего спроса на рынках Содружества.

Необходимость активизации торгово-экономических связей и интенсификации процессов экономической интеграции в рамках СНГ также нашли отражение в межгосударственных решениях, принятых на саммите СНГ в Ялте в 2003 году, о переходе к завершающему этапу формирования зоны свободной торговли с постепенным продвижением к единому экономическому пространству.

Реализация указанных целей не представляется возможным без углубления интеграционного взаимодействия стран СНГ в транспортной сфере. Вместе с тем активизации сотрудничества государств Содружества в области транспорта препятствует целый ряд серьезных проблем, связанных с недостаточным развитием национальных транспортных систем, устареванием их материально-технической базы, нехваткой новых транспортных коридоров, современных логистических центров, отсутствием согласованности в проведении странами СНГ тарифной и таможенной политики.

***Поэтому актуальное значение на современном этапе приобретает разработка механизма углубления интеграционного взаимодействия государств СНГ в области транспорта и рационального использования транзитного потенциала в рамках Содружества.***

В статье проведен подробный анализ состояния транспортного сотрудничества стран СНГ и предложены конкретные направления по его дальнейшему развитию.

### **Состояние интеграционного сотрудничества государств СНГ в области транспорта**

Несмотря на усиление кризисных явлений в экономиках государств СНГ, в 2008 году сохранялась тенденция увеличения объема взаимного товарооборота и грузоперевозок между странами Содружества. Но уровень указанных показателей, безусловно, был гораздо ниже, чем в 2007 году.

***Активизации связей государств Содружества в транспортной сфере способствовали такие факторы, как:***

- создание правовой основы функционирования транспортных комплексов стран СНГ (Соглашение о проведении согласованной политики в области определения транспортных тарифов; Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств-участников СНГ в области транспортной политики; Соглашение о взаимодействии государств-участников СНГ в области международных автомобильных перевозок и др.);
- формирование отраслевых советов (Координационного транспортно-совещания (КТС), Совета по железнодорожному транспорту (СЖТ), Межгосударственного авиационного комитета (МАК), Совета государс-



твенных администраций морского транспорта, Совета государственных автотранспортных администраций, Совета по водному транспорту, Межгосударственного совета дорожников и др.).

Однако анализ сложившейся ситуации в отраслях транспортного сектора государств СНГ свидетельствует о том, что принимаемые на межгосударственном уровне решения по углублению взаимодействия транспортных комплексов реализуются пока не в полной мере. Проблемными остаются вопросы тарифной, таможенной политики стран Содружества в области транспорта, эффективного использования их транзитного потенциала.

***Среди основных проблем сотрудничества государств СНГ в области транспорта необходимо выделить следующие:***

***1. Отсутствие гармонизированных законодательных и правовых норм по многим направлениям регулирования рынка транспортных услуг.***

Следует подчеркнуть, что транспортная политика государств СНГ не отличается высоким уровнем согласованности.

Очень медленно идет работа по унификации национальных законодательств в транспортной сфере. В частности, не реализованы в полном объеме основополагающие меры, предусмотренные ст. 3 Соглашения 1997 года «О принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств-участников Содружества независимых государств в области транспортной политики». Анализ присоединения стран СНГ к другим многосторонним документам в области транспорта также показал, что ни одно из соглашений не действует полностью на всей территории Содружества.

Весьма неэффективны и меры по присоединению государств к международным соглашениям и конвенциям. Только некоторые из них подписаны и ратифицированы странами Содружества (Чикагская Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года; Монреальская Конвенция о предотвращении незаконных актов против безопасности гражданской авиации 1971 года; Монреальский дополнительный протокол против актов насилия в аэропортах 1988 года; Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) 1975 года). Остальные же документы находятся на стадии рассмотрения. Вместе с тем следует подчеркнуть, что именно через присоединение к международным соглашениям и конвенциям происходит процесс гармонизации национальных законодательств и интеграции в региональную и мировую транспортную систему.

***2. Наличие многочисленных барьеров при осуществлении международных пассажирских и грузовых перевозок***

Одной из самых серьезных проблем в области транспорта остаются многочисленные барьеры при осуществлении международных пассажирских и грузовых перевозок. В той или иной степени они продолжают оставаться в Содружестве на всех видах транспорта, однако наиболее серьезный ущерб наносится быстро развивающемуся автомобильному транспорту.

Среди наиболее характерных барьеров необходимо выделить:

- сборы, взимаемые одной страной СНГ за проезд автотранспортных средств из другой страны Содружества;
- плата за транзит;
- ограничения времени пребывания иностранных автотранспортных средств на территории государства;
- несогласованные, длительные и дорогостоящие процедуры прохождения таможенных формальностей.

Одним из главных источников барьеров выступают различные двусторонние соглашения о международном автомобильном сообщении, заключенные между отдельными странами СНГ. Часть из них предполагает разрешительную систему осуществления перевозок и квотирование числа выдаваемых разрешений, что противоречит достигнутым в рамках СНГ договоренностям по формированию зоны свободной торговли и общего транспортного пространства.

Указанные выше факторы во многом сдерживают развитие транспортного сотрудничества государств СНГ. И вместо стимула торговли и экономического роста процесс транспортировки превращается в торговый барьер в рамках СНГ, а также между Содружеством и третьими странами, в первую очередь, Европейским союзом. По оценкам экспертов, доля транспортных издержек в цене товаров в отдельных странах СНГ достигает до 15-20%, в то время как в Европейском союзе это значение не превышает 7-8%

### ***3. Отсутствие единых подходов в формировании железнодорожных тарифов на грузовые и пассажирские перевозки в рамках СНГ***

В странах СНГ пока сохраняются существенные различия между внутригосударственными и межгосударственными тарифами на грузовые и пассажирские перевозки.

В частности, международные транзитные железнодорожные тарифы в Российской Федерации гораздо выше, чем в Республике Казахстан. В связи с этим казахстанские товаропроизводители за транзит своей продукции по территории России платят в 2.5 раза больше, чем российские товаропроизводители.

В настоящее время между странами СНГ достигнуты договоренности по использованию сквозных тарифов. Однако данные тарифы применяются только к определенным товарам и маршрутам (зерно, уголь, металлы и др.), а не ко всей номенклатуре товаров внешнеэкономической деятельности (ВЭД).

Несогласованность тарифной политики государств СНГ в области транспорта противоречит основным правовым нормам ВТО и может стать главным препятствием при вступлении некоторых стран Содружества в данную организацию.

#### **4. Низкий уровень технического состояния транспортной инфраструктуры стран СНГ**

Для многих государств СНГ характерен низкий уровень технического состояния транспортной инфраструктуры.

По качеству, многие автомобильные магистрали, в том числе входящие в международные транспортные коридоры, не соответствуют международным стандартам. Дороги, построенные с расчетом устаревших требований нагрузки до 6 тонн на ось, нуждаются в усилении дорожного покрытия, расширении проезжей части.

Состояние железнодорожных путей стран СНГ также вызывает серьезную озабоченность. Большая часть путей нуждаются в реконструкции и модернизации, приближении к международным стандартам.

#### **5. Слабое развитие логистической инфраструктуры и услуг в государствах СНГ**

Для всех стран постсоветского пространства характерна неразвитость логистической инфраструктуры, то есть складов, транспортных узлов и терминалов, накопительно-распределительных комплексов и услуг. Во многих странах наблюдается нехватка грузовых транспортно-экспедиционных предприятий, транспортных агентств, отсутствуют связанные с логистикой банковские и страховые службы.

Международные поставщики логистических услуг практически не представлены на рынке СНГ и в основном воздерживаются от работы в данном регионе, ссылаясь на неблагоприятную бизнес-среду и коррупцию во многих странах Содружества.

Недостаточный уровень развития логистической инфраструктуры является сдерживающим фактором в экономическом взаимодействии государств СНГ.

#### **6. Отсутствие конкуренции в транспортной сфере государств СНГ**

Одной из основных причин низкого качества и высокой стоимости железнодорожных и воздушных транспортных услуг в государствах Содружества является отсутствие конкурентной среды в указанных секторах. В частности, во многих странах СНГ государственные железнодорожные компании сохраняют монопольное положение на рынке и одновременно выполняют как управленческие, так и коммерческие функции. Следует отметить, что в настоящее время пока только в Казахстане проведена реструктуризация железнодорожного транспорта. В других же государствах Содружества эти вопросы находятся лишь на стадии рассмотрения.

На рынке авиационных услуг также сохраняется высокий уровень монополизма, и во многих странах СНГ государственные авиакомпании занимают доминирующее положение на рынке.

Отсутствие конкуренции приводит к неэффективности транспортных услуг, слабости коммерческого управления и недостаточному инвестирова-

нию в транспортную инфраструктуру, что в первую очередь отражается на цене и качестве услуг для потребителя.

### **7. Различные темпы реформирования транспортной сферы**

Следует подчеркнуть, что для стран СНГ характерны различные темпы реформирования транспортной сферы. Например, в Казахстане, как было отмечено выше, реструктуризация железнодорожного транспорта проведена несколько лет назад. Во многих других государствах Содружества эти проблемы либо еще не обсуждались, либо находятся на стадии рассмотрения. Отсутствие единообразия и синхронности в проведении реформ оказывает негативное влияние на степень согласованности законодательных актов в странах СНГ и состояние транспортного сотрудничества.

### **8. Неэффективное использование транзитного потенциала**

К числу серьезных проблем транспортного сотрудничества государств СНГ относится неэффективное использование их транзитного потенциала. В частности, в настоящее время весьма актуальное значение имеет развитие маршрутов в Южно-Азиатском направлении, что позволило бы активизировать международный транзит «Север-Юг». Например, для некоторых государств Центральной Азии (Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана) маршрут к портам Индийского океана гораздо короче, чем к портам Балтийского и Черного морей. Однако реализация данного направления сдерживается в связи с отсутствием транспортных коридоров, развитие которых также затруднено из-за недостатка инвестиций и сложных горных территорий (в таких странах, как Кыргызстан и Таджикистан).

Поэтому важное значение приобретает проведение странами СНГ согласованной политики по развитию транспортных коридоров, привлечению инвестиций, разработке соответствующего финансового механизма, способствующего эффективной реализации проектов создания новых транспортных маршрутов.

### **9. Низкий уровень придорожного сервисного обслуживания**

Совершенствование работы автомобильного транспорта не представляется возможным без развития сферы услуг. На автомобильных магистралях, связывающих страны СНГ, практически отсутствует сеть придорожных гостиниц, ресторанов и кафе, что в определенной степени затрудняет перевозку пассажиров и грузов на далекие расстояния.

Придорожный сервис — это одна из составляющих транспортного процесса в условиях рынка и его развитие имеет большое значение для решения вопроса эффективного использования транзитного потенциала государств СНГ.

\* \* \*

Проведенный анализ интеграционного сотрудничества стран СНГ в области транспорта позволил сделать вывод о наличии некоторых положи-

тельных тенденций в данной сфере. В частности, увеличиваются объемы грузовых и пассажирских перевозок в рамках Содружества.

Вместе с тем, в транспортном взаимодействии государств СНГ сохраняются серьезные проблемы, связанные с отсутствием гармонизированных законодательств в этих странах, неэффективным использованием их транзитного потенциала, несогласованностью в вопросах таможенной и тарифной политики. Сохранение в некоторых государствах Содружества разрешительной системы на проезд автотранспорта существенно сдерживает развитие взаимовыгодных связей, как между странами СНГ, так и с другими внешнеторговыми партнерами.

Поэтому актуальное значение приобретает разработка механизма эффективного взаимодействия государств СНГ в области транспорта, в основу которого, на наш взгляд, должны быть заложены принципы рационального использования транзитного потенциала, активизации торгово-экономических связей, адаптации транспортной системы стран Содружества к требованиям современного международного рынка транспортных и экспедиторских услуг.

Соответствующие предложения представлены в разделе 2.

### **Механизм углубления интеграционного взаимодействия в области транспорта**

Развитие интеграционного сотрудничества стран в области транспорта предполагает реализацию следующих направлений:

#### ***1. Гармонизация транспортных законодательств государств СНГ в соответствии с принятыми в рамках Содружества соглашениями и международными стандартами***

Необходимо:

- принять меры по гармонизации национальных транспортных законодательств в соответствии с принятым Соглашением о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств-участников СНГ в области транспортной политики от 9 октября 1997 года и другими базовыми документами в области транспорта;
- осуществить мониторинг соответствия положений нормативно-правовой базы в области транспортного взаимодействия в СНГ международным правовым нормам, принятым в Генеральном соглашении о торговле услугами Всемирной торговой организации.

#### ***2. Устранение всевозможных барьеров в транспортном взаимодействии государств СНГ***

Необходимо принять меры по формированию согласованных принципов тарифной, налоговой и таможенной политики государств СНГ в области транспорта и внедрению безразрешительной системы на въезд автотранспорта грузоперевозчиков в страны Содружества.

В области тарифной политики – выработать единую систему тарифов (без деления их на межгосударственные и внутренние) на все виды перевозок.

В области налоговой политики – разработать систему гибкого налогообложения транспортных предприятий с целью снижения тарифов на перевозки всеми видами транспорта.

В области таможенной политики необходимо:

- Принять меры по упрощению процедур пересечения границ автомобильным и железнодорожным транспортом, совместив пограничный, таможенный, транспортный, санитарный и другие виды контроля в одном месте. Внедрить на границах систему «две границы, одна остановка».
- Максимально упростить порядок таможенного оформления и таможенного контроля товаров и транспортных средств на внутренних границах государств СНГ, в том числе сократить номенклатуру документов, предоставляемых таможенным органам для транзитных грузов.
- Создать единую автоматизированную систему таможенного контроля.

### ***3. Расширение сети международных транспортных коридоров, проходящих по территориям стран СНГ, и модернизация транспортной инфраструктуры***

Актуальное значение имеет развитие следующих маршрутов:

- а) Китай – Казахстан – Россия – Украина – Беларусь – страны Европы;
- б) Китай – Казахстан – Узбекистан – Туркмения – Иран – Турция – Балканские страны;
- в) коридор «Север – Юг»;
- г) Западный Китай – Казахстан – Россия – Западная Европа.

Последний маршрут считается наиболее перспективным, поскольку включает минимальное количество стран-участниц, а значит и границ. Данный маршрут позволит выходить транзитному транспорту не только в Россию и Китай, но и в страны Южной Азии через Узбекистан и Кыргызстан.

Важное значение имеет реконструкция, в соответствии с международными стандартами, следующих автомобильных дорог: Алматы-Хоргос, Кордай-Тараз-Шымкент-Туркестан, Шымкент-Ташкент.

Актуальное значение также имеет проект создания второй линии Волго-Донского канала, реализация которого будет способствовать увеличению возможностей выхода стран Содружества в Черное и Средиземное моря и далее – в Мировой океан.

Реализацию указанных выше проектов целесообразно осуществлять на условиях свободных экономических зон с привлечение частного капитала.

#### **4. Развитие логистической инфраструктуры**

Актуальное значение приобретает создание в странах СНГ современной логистической инфраструктуры для повышения конкурентоспособности рынка транспортных услуг.

Необходимо принять меры по:

- формированию в государствах СНГ соответствующей нормативно-правовой базы в области логистики;
- созданию в странах СНГ современных терминально-логистических комплексов, обеспечивающих обработку товаропотоков и обладающих складскими помещениями класса «А»;
- образованию объединенного в рамках Содружества логистического центра, в состав которого должны войти представители национальных логистических систем. Считаем целесообразным создание в рамках данного центра общей базы данных по товародвижению в рамках СНГ, что будет способствовать повышению эффективности в предоставлении транспортно-логистических услуг перевозчику и товаропроизводителю;
- сокращению административных барьеров в решении вопросов, связанных с бизнесом в сфере логистики;
- разработке прозрачных процедур выделения земельных участков под строительство объектов логистической инфраструктуры в странах СНГ;
- внедрению международного опыта и современных технологий в сфере логистики.

#### **5. Проведение рыночных реформ в транспортном секторе и создание конкурентной среды**

Важное значение на современном этапе имеет проведение рыночных реформ, с тем, чтобы принципы управления, регулирования, финансирования и коммерческой деятельности в странах СНГ носили единообразный характер.

*В области железнодорожного транспорта* необходимо разделить государственные и хозяйствующие функции. Актуальное значение имеет создание частных компаний-операторов, владеющих собственными вагонами, что будет способствовать развитию рынка пассажирских и грузовых перевозок. Реализация данного направления требует разработки тарифа на услуги инфраструктуры, которые должен оплачивать перевозчик.

*В области авиационного транспорта* необходимо провести реформы по более четкому разграничению работы аэропортов, воздушного движения и коммерческой авиации, как по видам деятельности, так и по комплексу оказываемых услуг. Разделение авиалиний, аэропортов и операций по хозяйственному управлению должно сопровождаться мерами по улучшению их материально-технической базы.

## **6. Формирование единого информационного пространства в области транспорта**

Необходимо решение следующих задач:

- создание единой базы данных по функционированию транспортных комплексов стран Содружества;
- разработка и внедрение единых методик, полной электронизации документооборота, предполагающей безбумажную технологию оформления и перемещения перевозочных документов; установление информационной взаимосвязи между грузовладельцем и перевозчиком, другими участниками процесса транспортировки на всем пути «от двери до двери».

## **7. Развитие кооперации в транспортном машиностроении**

Для реализации данного направления требуется:

- создание благоприятных таможенных и налоговых режимов при производстве и поставке транспортной техники, позволяющих в условиях дефицита финансовых средств снизить конечную стоимость приобретаемой продукции;
- осуществление согласованной лизинговой политики;
- обеспечение благоприятного правового режима для создания совместных предприятий, межгосударственных финансово-промышленных групп и других организационных форм межгосударственной кооперации;
- проведение согласованной инвестиционной политики.

В плане создания совместных производств актуальное значение имеет также организация совместных перевозок автомобильным транспортом, что будет способствовать эффективному использованию транспортной техники государств, увеличению объема транзитных перевозок, экспортно-импортных поставок продукции товаропроизводителей государств СНГ.

## **8. Развитие сервисного обслуживания на межгосударственных автомобильных магистралях**

Для этого необходимо разработать и принять соответствующую межгосударственную Концепцию, в которой следует определить механизм развития придорожного сервиса. Следует подчеркнуть, что развитие сервисного обслуживания будет способствовать расширению транспортно-экономических связей между государствами Содружества, эффективно использованию их транзитного потенциала, созданию дополнительных рабочих мест, что имеет немаловажное социальное значение.

Реализация предложенных направлений, на наш взгляд, будет способствовать проведению странами СНГ согласованной транспортной политики, эффективному использованию их транзитного потенциала, расширению



взаимовыгодных торгово-экономических связей между государствами Содружества и формированию в перспективе общего рынка транспортных услуг.

### **Заключение**

Проведенный анализ интеграционного взаимодействия государств СНГ в транспортной сфере, позволил определить основные проблемы в этой области.

К первой группе проблем относятся вопросы тарифной и таможенной политики стран Содружества, что является сдерживающим фактором в развитии взаимной торговли между ними, увеличении грузовых и пассажирских перевозок в рамках СНГ, расширении инвестиционного сотрудничества.

Другая группа проблем связана с низким уровнем технического состояния транспортной инфраструктуры, неразвитостью логистических систем, что существенно снижает уровень конкурентоспособности транспортных комплексов государств Содружества и увеличивает долю транспортной составляющей в общей стоимости товаров.

Кроме того, очень медленно ведется работа по унификации национальных транспортных законодательств в соответствии с принятыми соглашениями и присоединению к международным договорам и конвенциям. А, как известно, именно через процесс гармонизации правовой базы государств СНГ возможна их интеграция в мировую транспортную систему.

***Решение указанных выше проблем требует разработки единой, согласованной транспортной политики стран Содружества***, в основу которой должны быть заложены принципы эффективного использования транзитного потенциала государств СНГ, свободного доступа перевозчиков в транспортную систему Содружества, минимизации издержек, повышения качества предоставляемых услуг и адаптации транспортных комплексов стран СНГ к требованиям международного рынка транспортных услуг.

Реализация указанных направлений будет способствовать развитию интеграционного сотрудничества государств Содружества, преодолению негативного влияния мирового финансового кризиса на экономики этих стран и их устойчивому экономическому росту в перспективе.

# Транзитный потенциал ЕврАзЭС и региональная транспортная интеграция

Мурат Абаевич Джадралиев

Главный специалист отдела экономического анализа и консалтинга, Аналитическое управление ЕАБР. Магистр государственного управления и международных отношений Университета Питтсбурга (США) по специальности «Глобальная политическая экономика». До прихода в Евразийский банк развития работал экспертом-аналитиком в Национальном аналитическом центре при Правительстве и Национальном банке Казахстана.  
Электронная почта: jadraliyev\_ma@eabr.org

Транзитно-транспортный потенциал государств-членов ЕврАзЭС огромен. Это, прежде всего, обусловлено выгодным геополитическим и геоэкономическим положением – страны Сообщества (Беларусь, Казахстан и Россия, в первую очередь) являются сухопутным мостом между двумя макрорегионами континента – Европейским союзом (ЕС) и Азиатско-тихоокеанским регионом (АТР). Кроме того, тесные торгово-хозяйственные связи, доставшиеся странам региона в наследство от Советского Союза, также являются значимым фактором – это и постоянно увеличивающиеся объемы товарооборота между государствами-членами ЕврАзЭС, и транзит в третьи страны из одной страны Сообщества через территорию другой. Но эксперты констатируют, что на данный момент транзитный потенциал ЕврАзЭС не в полной мере реализован. Так, по оценкам Интеграционного комитета ЕврАзЭС, на сегодняшний день он используется лишь на половину, причем к 2020 году казахстанский потенциал может быть реализован лишь на 10%. В чем причина такой тенденции? Имеют ли интеграционные инициативы в регионе воздействие на реализацию транзитного потенциала, и если да, то какое и как этого можно достичь? На эти вопросы мы и попытаемся ответить в данной статье.

## **Транзитные возможности и потенциальные партнеры**

Внешнеторговый оборот стран Сообщества в течение последних лет характеризуется уверенным ростом. Только по сравнению с 2005 годом совокупный торговый оборот между государствами-членами ЕврАзЭС в стоимостном выражении увеличился почти в 2 раза (см. таблицу 1). Это во многом объясняется сложившимися еще в советские времена пропорциями и структурой хозяйственного взаимодействия, достаточно высокими темпами экономического роста в регионе, развитием отраслей, производящих сырьевую продукцию и полуфабрикаты, формирующие т.н. массо-

вые (сырьевые) грузы, ростом взаимной торговли и торговли с соседними странами.

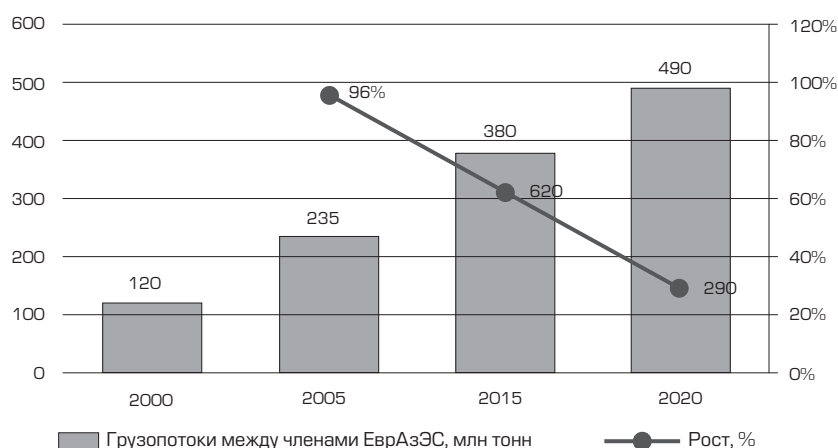
Торговый оборот в парах стран	2005	2006	2007	2008
Россия – Беларусь	15834.0	19944.0	26074.0	34188.9
Россия – Казахстан	9 749.0	12807.0	16576.0	19731.7
Россия – Кыргызстан	544.0	755.0	1 169.0	1 802.9
Россия – Таджикистан	335.0	504.0	772.0	1002.8
Казахстан – Беларусь	234.5	355.3	525.3	567.0
Казахстан – Кыргызстан	344.1	406.7	517.0	608.4
Казахстан – Таджикистан	167.6	185.1	198.9	295.4
Беларусь – Кыргызстан	10.8	21.5	25.8	47.8
Беларусь – Таджикистан	12.0	18.0	34.0	75.1
Кыргызстан – Таджикистан	24.9	26.7	30.4	43.2
Совокупный товарооборот	27 255.8	35 023.3	45 922	58 362.5

Очевидно, что, параллельно увеличивающемуся торговому обороту государств-членов ЕврАзЭС, стремительными темпами возрастают и объемы грузоперевозок между странами Сообщества. По оценкам экспертов Интеграционного комитета (ИК) ЕврАзЭС, объем грузоперевозок к 2020 году возрастет до 490 млн тонн, что почти в 4 раза больше показателей 2000 года. Несмотря на некоторое прогнозируемое замедление роста грузопотоков между государствами-членами ЕврАзЭС, среднегодовой рост, согласно прогнозу, составит более 15% (см. рисунок 1).

**Таблица 1.**

Торговый оборот между государствами-членами ЕврАзЭС (\$ млн).

*Источники:* Государственные статистические агентства государств-членов ЕврАзЭС.



**Рисунок 1.**

Потенциальные объемы грузопотоков между странами ЕврАзЭС.

*Источник:* Интеграционный комитет ЕврАзЭС

Как уже было отмечено выше, колоссальный транзитный потенциал ЕврАзЭС обуславливается уникальным географическим и геоэкономическим положением стран Сообщества – между странами ЕС и АТР, объем торговли между ними в 2007 году составил \$700 млрд, а к 2010 году, по оценке экспертов, может превысить \$1 трлн (Винокуров и др. 2009:10).

Несомненно, разразившийся мировой финансовый и экономический кризис внесет определенные коррективы в оценку потенциальных объемов взаимной торговли между Европой и Азией. Страны Западной Европы находятся в данный момент в экономической рецессии и, вследствие существенного понижения внутреннего спроса, вынуждены в значительной степени сократить импорт из Азии, что, прежде всего, касается дешевых товаров из КНР. Китай, будучи государством с экспортоориентированной экономикой, в ответ представил ряд антикризисных мер, призванных стимулировать внутренний спрос на товары, что должно привести к некоторому понижению значимости экспорта. Однако мы склоняемся к мнению, что экспорт на платежеспособные рынки развитых стран (прежде всего, Америки и Европы) и в будущем останется приоритетным направлением развития экономики Китая и других стран АТР (традиционно высокий уровень внутренних сбережений в регионе не позволит существенно увеличить внутренний спрос в данных странах, и правительства в период кризиса сконцентрируют свои усилия на более действенном и «знакомом» субсидировании экспорта).

Кроме того, по нашим оценкам, настоящий кризис постепенно достигает «рецессионного дна», и, согласно базовому сценарию циклического развития кризисных процессов, к началу 2010 года можно ожидать, что мировая экономика вновь вступит в полосу экономического роста, что, естественно, приведет и к увеличению товарооборота между основными мировыми производителями и потребителями. Таким образом, даже при незначительном сокращении объемов взаимной торговли в 2008–2009 годы, вполне реально достичь заявленного аналитиками \$1 трлн взаимного товарооборота между Западной Европой и АТР, однако по нашим прогнозам, с небольшим запозданием – к 2013–2015 годам (Винокуров и др. 2009:11). Следовательно, даже в условиях существующего мирового экономического кризиса можно говорить об огромном транзитном потенциале государств-членов ЕврАзЭС, прежде всего, в обслуживании потоков в направлении «Восток – Запад».

Когда мы говорим о потенциальном транзите в евразийском сообщении, мы, прежде всего, имеем в виду три грузообразующих азиатских центра – Китай, Южную Корею и Индию, экспорт из которых в ЕС в последние годы характеризовался стабильным ростом (см. рисунок 2). КНР и Южная Корея видятся нами в качестве основных партнеров европейских стран на Дальнем Востоке, использующих и способных увеличить сухопутные транзитные перевозки. Что касается Индии, то грузы из этой страны в потенциале способны частично выходить на Европу через маршруты Север-Юг.

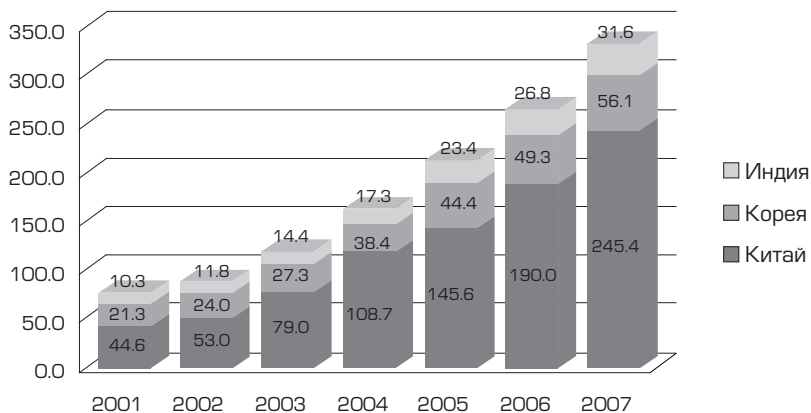


Рисунок 2.

Экспорт в страны ЕС из Китая, Кореи и Индии \$ млрд.

Источник: WTO (2008:39-40)

Безусловно, нельзя не отметить и некоторые страны Юго-Восточной Азии<sup>1</sup>, поставляющие свои товары в Европу. Однако к сухопутным евразийским коридорам тяготеют только КНР и Южная Корея, что обусловлено технологическими причинами. Япония использует порты российского Дальнего Востока только для торговли с Россией, а поставки японских товаров в Европу осуществляются по трансокеанским маршрутам. За последние годы, по причинам, которые будут указаны ниже, транзит японских грузов в Европу через Россию практически не осуществлялся.

### Морем или сушей?

Эксперты прогнозируют положительную динамику грузопотоков в будущем: к 2015 году объем перевозок грузов в контейнерах в сообщении Азия-Европа достигнет 26.1 млн TEU, а в сообщении Европа-Азия – 17.7 млн TEU (UN ESCAP 2007:39). По их оценкам, доходы от грузового транзита между Европой и Азией в 2007 году составили более \$50 млрд, а при дальнейшем увеличении товарооборота к 2015 году доходы могут достичь \$80 млрд. Однако абсолютное большинство этих доходов было поглощено морскими судоходными компаниями – 99% транзита между АТР и Европой перевозится морем через Суэцкий канал.

Другими словами, транзитный потенциал ЕврАзЭС в данный момент не реализован. Несмотря на наличие отличных возможностей, обусловленных развитой сетью международных транзитно-транспортных коридоров (как железнодорожных, так и автомобильных), пролегающих по территориям государств-членов ЕврАзЭС (прежде всего, России, Казахстана и Беларуси), факт остается фактом – «транзитный эффект» не «выстрелил»: если учитывать то, что ежегодно из стран Азиатско-тихоокеанского региона в Европу доставляется уже более 17 млн TEU, то объемы перевозок в несколько десятков тысяч контейнеров, доставленных по международным транспортным коридорам (МТК) ЕврАзЭС, крайне малы.

<sup>1</sup> К странам Юго-Восточной Азии относятся: Бруней, Восточный Тимор, Вьетнам, Индонезия, Камбоджа, Лаос, Малайзия, Мьянма, Сингапур, Таиланд, Тайвань, Филиппины.

Оценка совокупного<sup>2</sup> транзитного потенциала, проведенная экспертами ИК ЕврАзЭС (см. таблицу 2), показывает, что в 2006 году государства-члены не использовали свои потенциальные возможности. Учитывая прогнозируемое увеличение совокупного транзитного потенциала стран Сообщества к 2020 году в 2 раза по сравнению с 2006-м, чрезвычайно остро стоит вопрос о том, смогут ли государства-члены ЕврАзЭС реализовать эту колоссальную возможность.

**Таблица 2.**

Совокупный транзитный потенциал государств-членов ЕврАзЭС (млн тонн).

*Источники:*  
Расчеты экспертов  
Интеграционного  
Комитета ЕврАзЭС.

	2006	Использование в 2006	2020
Беларусь	100	50 (50%)	150
Казахстан	36	10 (28%)	100
Кыргызстан	3.8	1.9 (50%)	6.5
Россия	80	54 (68%)	150
Таджикистан	0.2	0.18 (90%)	0.5
Общий потенциал ЕврАзЭС	220	115.8 (51%)	470

Почему это происходит и что можно и нужно сделать для того, чтобы МТК в регионе являлись реальным источником транзитных доходов для государств-членов ЕврАзЭС? Этот вопрос приобретает особую актуальность в связи с реализуемой в Китае программой развития Синьцзян-Уйгурского автономного района «Идти на Запад» (“Go West”), в ходе которой ожидается значительное увеличение объемов производства экспортоориентированных товаров в СУАР, тяготеющих к транспортировке в страны Европы именно по суше через страны ЕврАзЭС.

При оценке конкурентоспособности того или иного маршрута необходимо опираться на общеизвестный при транзитных перевозках «коммерческий треугольник» – «время – сервис – тариф». Основная причина недостаточности транзитных перевозок с использованием сухопутных международных транспортных коридоров государств-членов ЕврАзЭС – это неоспоримые преимущества морского фрахтового пути доставки грузов из восточных и южных провинций Китая и стран Юго-Восточной Азии.

Среди основных конкурентных преимуществ морских маршрутов транзита, при сравнении с сухопутными, следует выделить следующие:

- Выгодные тарифы – транснациональные судовые компании (в особенности японские) с дешевым флотом в состоянии предложить минимальные портовые тарифы и фрахтовые ставки (за последние 10 лет объемы морских перевозок увеличились наполовину). Стоимость перевозки, несомненно, зачастую является решающим фактором для отправителей, желающих во что бы то ни стало сократить транспортную составляющую в конечной стоимости продукта для повышения конкурентоспособности товара в стране назначения. В условиях резкого падения (на 90% в 2008 году) Baltic Dry Index, являющегося индикато-

<sup>2</sup> Под совокупным транзитным потенциалом понимается суммированный потенциал железнодорожного, автомобильного, морского, внутреннего, водного и воздушного видов транспорта.

ром ценообразования услуг по транспортировке сырьевых материалов (нефть, металлы, зерно и т.д.) по морю, тарифы, предлагаемые судовыми компаниями (по крайней мере, в краткосрочной перспективе) являются вне конкурентной досягаемости.

- Клиентоориентированность и соответствие международным стандартам качества – судовые компании, помимо привлекательных тарифов, предлагают отправителям высококачественный сервис, начиная с отслеживания груза в пути и прекрасно развитой логистической сети и заканчивая гарантиями доставки грузов точно в срок, а также сохранностью отправляемого товара. Используются передовые технологии, скидки для постоянных клиентов и т.д.

У сухопутного транзитного пути, однако, есть важное конкурентное преимущество перед морскими перевозками – «фактор времени». Идеальные сроки доставки груза из восточных провинций Китая и стран Юго-Восточной Азии до Западной Европы железнодорожными и автомобильными транспортными коридорами через государства-члены ЕврАзЭС в среднем в 2–2.5 раза меньше, чем при отправке грузов судами через Суэцкий канал. Тем не менее, фактор времени также является в определенной степени спорным, если сроки доставки рассчитывать кумулятивно для крупных партий. Так, по экспертной оценке, в 2007 году средняя контейнероёмкость магистральных судов, работающих в направлении Азия-Европа, по сравнению с 2004 годом выросла на 30% и достигла 7100 TEU. В то же время, по данным ОАО «Казахстан Темир Жолы», в 2007 году в среднем один специальный контейнерный поезд в том же направлении перевозил до 270 TEU (Винокуров и др. 2009:37).

Простые подсчеты не демонстрируют преимущества сухопутного транзита. Однако, небольшие сроки доставки чрезвычайно важны для определенных видов товаров (скоропортящаяся продукция либо срочные заказы «от двери к двери»). К тому же, быстрая доставка позволяет повысить оборачиваемость банковских средств за счет сокращенного срока совершения операции. Иногда каждый день отсрочки платежа является критическим фактором. И тогда, выбирая между низкой ценой перевозки и сжатыми сроками, грузовладелец предпочитает второе. Ускорение доставки означает высвобождение крупных финансовых ресурсов, которые, на период следования груза, фактически замораживаются. Исходя из этого, *мы относим фактор времени к неоспоримому конкурентному преимуществу сухопутных транспортных путей для определенного вида товаров, клиентов и регионов* (например, для стремительно развивающегося СУАР, у которого практически нет альтернатив железнодорожному и автомобильному транзиту).

### **Путь с препятствиями**

Развитие транзитных перевозок по МТК ЕврАзЭС в настоящее время сталкивается с определенными трудностями, которые носят как объективный, так и субъективный характер. При этом следует учитывать и тот факт, что для различных видов транспорта, участвующих в транзитном бизнесе, набор проблемных вопросов неодинаков.

Выделим основные проблемы, препятствующие развитию полномасштабной интеграции автомобильного и железнодорожного транспорта на территориях государств-членов ЕврАзЭС. При этом мы исходим из задач, поставленных для выполнения данной работы.

Целесообразно выделить два вида таких проблем – нефизические и физические. Отметим основные, наиболее острые из них.

Под нефизическими барьерами мы понимаем созданные с участием «человеческого фактора» нетехнические барьеры в торговле (*non-technical barriers to trade*). Вот основные из них:

- Длительное таможенное оформление на пограничных пунктах перехода, что ведет к существенным простоям транспортных средств (подвижного состава);
- Внезапные досмотры в пути с нередкими случаями принудительного вскрытия опечатанных транзитных контейнеров;
- В недостаточной мере гармонизированные транзитные тарифы в странах СНГ – несмотря на подписанные международные соглашения, тарифы в разных странах по пути транзитного поезда нередко существенно различаются<sup>3</sup>;

Несогласованная миграционная политика – в различных государствах-членах ЕврАзЭС длительность пребывания на их территории водителей-перевозчиков грузов различна.

К барьерам **физического** характера можно отнести следующие:

- устаревание и фактическая нехватка вагонного/контейнерного и локомотивного парков;
- заметное отставание существующей инфраструктуры и технологий от международных стандартов качества (скорость прохождения пути маршрута и т.д.);
- недостаточная пропускная способность погранпереходов;
- отсутствие развитой логистической и коммуникационной сети, пунктов придорожного сервиса;
- разноколейность – государствами-участниками СНГ используется исключительно колея шириной 1520 мм, тогда как в государствах Европы и Азии (КНР, Иран, ЮВА) ширина железнодорожной колеи составляет 1435 мм. Это создает дополнительные сложности из-за нехватки необходимой инфраструктуры (перевалочных центров), а также упомянутой выше пропускной способности погранпереходов;
- недостаточное развитие мощностей по переработке, консолидации и расконсолидации грузов.

---

<sup>3</sup> Следует отметить, что мнения экспертов по актуальности данного барьера в регионе различаются. Так, члены Комиссии по транспортным тарифам и Совета по транспортной политике при Интеграционном комитете ЕврАзЭС не включили «тарифную» проблему в перечень нефизических барьеров.



По нашему мнению, наличие нефизических барьеров является наиболее значимым фактором, сдерживающим становление транзитных перевозок в регионе и приводящим к существенным задержкам транспорта и несоответствию заявленным срокам доставки груза. Недавние исследования различных экспертных групп подтверждают это утверждение. Так, в последнем докладе Всемирного банка World Development Report (World Bank 2009) отмечается, что совокупное время, затраченное на оформление десятка необходимых для пересечения границ Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана составляет 89, 64 и 82 дня, соответственно. Следует отметить, что показатели подобного удручающего характера эксперты Всемирного банка наблюдают лишь в африканских и центральноазиатских странах.

Исследования, проведенные специалистами ЭСКАТО ООН летом 2008 года, также показывают неутешительную картину. При переходе контейнерного поезда, следующего из восточного Китая (г. Шенчжень) до Европы (г. Пардубице, Чехия), через станцию Достык, что на границе с Казахстаном, время, проведенное на границе, составило более 15 часов; при переходе границы с РФ на станции Илецк поезд задержали на три с половиной дня для прохождения таможенной инспекции.

Наконец, интересным и показательным для выделения актуальности наличия нефизических барьеров является недавний анализ, проведенный Форумом предпринимателей Казахстана в рамках программы оценки показателей содействия торговле и транспорту вдоль транспортных коридоров Центральной/Южной Азии (ТТФРМ). Наблюдатели, присутствовавшие на международном пункте пропуска на границе Казахстана с Китаем (таможенный пункт Хоргос), отмечают, что время, затраченное в среднем на все процедуры контроля на данном пограничном пункте, для грузовых автомашин с импортным грузом составило 12 часов 47 минут, с транзитным грузом – 9 часов 15 минут. Эти показатели в десятки раз превышают время, затраченное на прохождение аналогичных процедур на казахстано-российской и казахстано-кыргызской границах.

Все три исследования подтверждают мнение, что нефизические барьеры являются одной из главных причин потерянного времени при прохождении транзитных и иных грузов по транспортным коридорам в евразийском направлении. Потерянное время – это не только потерянные деньги и доверие клиентов, но и *потеря главного конкурентного преимущества железнодорожных транзитных перевозок перед морскими перевозками.*

### **Интеграцией по барьерам**

Устранение ряда физических барьеров возможно посредством проведения *государственной политики* в сфере развития транспортных систем, таргетирующей наиболее актуальные проблемы, с которыми сталкивается транспортный комплекс той или иной страны. Эти проблемы, в большинстве своем, решаются путем государственного инвестирования в развитие и реформирование транспортной инфраструктуры, а также ликвидацию «узких мест». А каким образом можно устранить нефизические барьеры?

Мы считаем, что *интеграционные объединения* в состоянии решить ряд общих для всех государств-участников той или иной организации нефизических барьеров, путем консолидации общих усилий, направленных на устранение стоящих перед ними проблем, приоритизации взаимовыгодных направлений сотрудничества и других механизмов.

Проведенный анализ инициатив по интеграции транспортных систем рассматриваемых стран показывает, что наблюдается поступательные движения стран-участниц межгосударственных организаций в сторону укрепления интеграционных процессов в сфере транспортной и транзитной политики. Однако, по нашему мнению, в рамках ЕврАзЭС процесс преодоления вышеобозначенных проблем, стоящих перед странами региона на пути к реализации транзитного потенциала, характеризуется более высокой степенью эффективности, ввиду ряда объективных причин:

- государства-члены ЕврАзЭС наиболее привержены идее экономической интеграции, тогда как страны СНГ характеризуются разным уровнем заинтересованности в формировании интеграционной политики. Так например, в сфере единой транспортной системы (ряд государств-участников СНГ являются лишь «номинальными» членами организации и не предпринимают никаких конкретных шагов для дальнейшего развития тесных межгосударственных взаимоотношений). Приведем лишь один пример, свидетельствующий о недостаточной сбалансированности и скоординированности действий всех стран-участников СНГ. На проходившем в Душанбе Совете глав государств Содружества в октябре 2007 года приняли Концепцию о дальнейшем развитии СНГ, призванную стать катализатором во многом замороженных инициатив организации (которые во многом касаются и интеграционных действий стран-участниц в транспортной сфере). Из 12 государств-участников, три страны (Азербайджан, Молдова и Украина) подписали договор с существенными оговорками, в большинстве своем освобождающими их от каких-либо обязательных действий, а еще две страны (Грузия и Туркменистан) не подписали его вовсе (Исполнительный комитет СНГ 2007).
- Таким образом, можно сделать вывод, что Советом по транспортной политике ИК ЕврАзЭС за период функционирования было предпринято гораздо больше конкретных шагов по интеграции национальных транспортных систем рассматриваемых стран. При этом стоит отметить, что положительное воздействие той или иной организации на интеграционные процессы рассматриваются через призму ее влияния на страны ЕврАзЭС; СНГ как организация, включающая в себя более 10 стран бывшего СССР, сделала многое для их интеграции (или, по крайней мере, для предотвращения их дезинтеграции).
- Создание Таможенного союза (ТС), являющееся одним из основных направлений деятельности ЕврАзЭС, олицетворяет наиболее действенный механизм ликвидации нефизических барьеров – обеспечению скорейшего прохождения грузов между странами-участниками Таможенного союза, унификации и сбалансированности тарифной и

таможенной политики с третьими странами и т.д. Таким образом, для наиболее эффективной борьбы с барьерами, мешающими государствам-членам ЕврАзЭС реализовать свой транзитный потенциал, прежде всего, необходимо углубленное взаимодействие стран-участников ТС (на данном этапе – России, Казахстана и Беларуси) в формировании интегрированной транспортной системы и единой транзитной политики. Стоит отметить, что, по заверению генерального секретаря ЕврАзЭС ТаираМансурова, все процедуры, направленные на формирование ТС, выполняются в намеченные сроки, поэтому создание такого союза в 2008 – 2010 годах «абсолютно реально» (Всероссийское движение за честный рынок 2008).

- «Инициатива 1520» является естественной базой интеграции железнодорожных транспортных систем стран с шириной колеи 1520 мм., и проводимые бизнес-форумы (включая региональный форум Центральной Азии, целиком и полностью посвященный проблемам и перспективам развития железнодорожных сетей региона) зарекомендовали себя как действенный инструмент борьбы с физическими и нефизическими барьерами на железной дороге стран СНГ (и ЕврАзЭС, в частности).
- Наконец, двусторонние соглашения стран Сообщества, несмотря на некую консервативность и конвенциональность, всегда являлись (и являются до сих пор) эффективной базой интеграции государств. Двусторонние отношения представляют собой действенный инструмент достижения общих задач двух субъектов международного права, в случаях, когда поставленные задачи для совместного исполнения имеют практическую привлекательность только для этих государств. Нужно отметить, что даже в таких гомогенных интеграционных объединениях, как ЕврАзЭС, некие противоречия присутствуют. Важно заметить, что двусторонние соглашения внутри многосторонних организаций не противоречат самой идее «интеграционных объединений» – двусторонние и многосторонние соглашения взаимодополняют друг друга.

На наш взгляд, решение задач по интеграции транспортных систем России, Беларуси, Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана на евразийском континенте возможно на первом этапе путем решения задач внутренней интеграции транспортных систем государств-членов ЕврАзЭС, собственно на пространстве Сообщества. Без решения проблем внутри Сообщества, в региональном масштабе интеграции не произойдет. Подчеркнем, что задача создания на пространстве ЕврАзЭС единого экономического пространства пока не решена.

Несмотря на то, что в рамках работы различных интеграционных объединений было достигнуто немало на пути к устранению целого спектра вышеописанных проблем, является очевидным, что совместными усилиями предстоит еще проделать немалую работу по устранению физических и нефизических барьеров. Кроме этого, государствам-членам ЕврАзЭС необходимо вести совместную, скоординированную инвестиционную политику, направленную на развитие и модернизацию транспортной инфраструктуры, отвечающую взаимным интересам всех стран Сообщества.

Очевидно, что и в этом аспекте ситуация даже внутри организации не является аналогичной для всех участников – нужно понимать, что перспективы развития транзитного потенциала той или иной страны будут диктовать и масштабы инвестиционных средств, которые это государство вложит в совместные инфраструктурные проекты ЕврАзЭС.

### Литература

UN ESCAP (2007) *Regional Shipping and Port Development. Container Traffic Forecast 2007 Update*. N.-Y.: UN ESCAP.

World Bank (2009) *World Development Report: Reshaping Economic Geography*. Washington, DC: World Bank.

World Trade Organization (2008) *International Trade Statistics*. Geneva: WTO.

Винокуров Е.Ю., Джадралиев М.А., Щербанин Ю.А. (2009) *Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше*. Отраслевой обзор №4. Алматы: ЕАБР. Март. <http://www.eabr.org/rus/publications/AnalyticalReports/>, по состоянию на 1 апреля 2009 года.

Всероссийское движение за честный рынок (2008) *Создание Таможенного Союза ЕврАзЭС в 2008–2010 годах абсолютно реально*. 12 июня. <http://www.vdcr.ru/content/view/1032/249/>, по состоянию на 1 апреля 2009 года.

Исполнительный комитет СНГ (2007) *О концепции дальнейшего развития стран СНГ*. <http://www.cis.minsk.by/webnpa/text.aspx?RN=N90700503#косер>, по состоянию на 1 апреля 2009 года.

# Взаимные инвестиции в банковском секторе СНГ

Евгений Юрьевич Винокуров

Д.э.н., начальник отдела экономического анализа и консалтинга Аналитического управления Евразийского банка развития. Автор четырех индивидуальных и трех коллективных монографий, включая «A Theory of Enclaves» (Lexington Books, Lanham, 2007) и «The CIS, the EU, and Russia: The Challenges of Integration» (Palgrave Macmillan, London, 2007). Редактор ежегодного альманаха Eurasian Integration Yearbook, выпускаемого ЕАБР. В настоящее время занимается проблематикой экономической интеграции на евразийском пространстве. Ряд статей и обзоров доступен на [www.eabr.org/rus/publications/](http://www.eabr.org/rus/publications/) и [www.vinokurov.info](http://www.vinokurov.info). Электронная почта: [vinokurov\\_ej@eabr.org](mailto:vinokurov_ej@eabr.org)

## Зарождение трансграничной активности в банковском секторе стран СНГ

Рельеф банковского сектора на территории СНГ чрезвычайно неравномерный. Казахстан и Россия располагают наиболее развитыми банковскими системами. По состоянию на 1 января 2009 года отношение активов к ВВП в России составляло 67.5%, в Казахстане – 74.7%. Банковские сферы других стран значительно менее развиты, как в относительном, так и абсолютном размере<sup>1</sup>. Чрезвычайно быстрое развитие банковского сектора Казахстана отмечалось вплоть до третьего квартала 2007 года, когда началось сжатие внешнего кредитования. Россия отставала от Казахстана на год-другой в вопросах регулирования, концентрации и развития банковского сектора. Тем не менее, абсолютный размер банковской системы в России, по очевидным причинам, намного больше.

**Таблица 1.**

Банковские системы государств-членов СНГ по состоянию на 1 января 2009 года.

*Источники:*  
Национальные и центральные банки соответствующих стран.

	Россия	Беларусь	Казахстан	Узбекистан	Кыргызстан	Таджикистан	Армения	Грузия	Украина	Молдова
Количество банков	1 172	31	37	30	22	12	22	20	184	16
Активы, \$ млрд	1 126.6	8.6	98.8	6.5	1.5	1.8	3.3	5.6	120.4	3.7
Капитал, \$ млрд	153.2	5.5	16.2	1.5	0.4	0.3	0.8	1.0	15.8	0.7
Активы/ВВП, %	67.5	49.2	74.7	24.6	29.7	35.0	28.1	43.0	97.5	38.7

<sup>1</sup> Высокое значение показателя соотношения активов к ВВП по Украине скорее свидетельствует о некоторых врожденных недостатках ее банковской системы.

В последние годы было предпринято много попыток формальной интеграции на постсоветском «евразийском» пространстве. Они еще принесут свои плоды. В то же время, крупнейшие экономики (Россия, Украина и Казахстан) обладают приемлемо свободными экономическими режимами в плане внешних инвестиций в финансовый сектор. Ни существующие квоты на участие иностранного капитала, ни ограничения ведения кадровой политики не являются существенным препятствием для крупных игроков. Несмотря на то, что еще слишком рано говорить о полномасштабной интеграции финансового сектора в СНГ, участники рынка воспользовались благоприятной конъюнктурой последних лет, чтобы предпринять первые шаги по расширению своей международной деятельности.

Самая первая глава истории взаимных инвестиций в банковском секторе писалась, но была недописана, в середине 90-х, когда ряд российских банков создал представительства в соседних странах (например, «Инкомбанк» и «Агропромбанк»). Кризис 1998 года положил конец этим попыткам и отложил экспансию на 5-6 лет, когда в бой вступили казахстанские банки.

### **Казахстанские первопроходцы**

Не случайно казахстанские банки в числе первых начали расширять свою внешнюю деятельность: банковская система Казахстана – наиболее развитая на пространстве СНГ, благодаря своевременным реформам и развитой системе регулирования и надзора. Более того, казахстанская банковская система отличается достаточно высокой степенью концентрации. До начала 2009 года в Казахстане не было банков, принадлежащих государству, а два крупнейших банка, «БТА Банк» и «Казкоммерцбанк», по состоянию на конец 2008 года являлись также крупнейшими частными финансовыми институтами на всей территории СНГ (приобретение государством 75% «БТА-Банка» в феврале 2009 года вывело этот банк из числа частных; не исключено также, что крупнейшие российские частные банки, «Альфа-банк» и недавно объединившиеся «МДМ-Банк» и «УРСА Банк», также могут бросить вызов казахстанским конкурентам). Поэтому казахстанские банки были готовы выйти за пределы страны еще за несколько лет до того, как другие банки СНГ стали готовы последовать их примеру.

Очевидным направлением экспансии стали центральноазиатские государства и Россия, исключительно интересная для иностранных финансовых институтов благодаря своей «неокученности», огромному экономическому потенциалу и относительно открытой экономике. Кроме того, казахстанские банки отважились вступить на территорию Украины, Грузии и других постсоветских государств. В 2005–2007 годах практически все крупные банки начали осуществление зарубежных операций. БТА осуществляет деятельность посредством четырех дочерних банков в России и, кроме всего прочего, владеет банками в Беларуси, Украине, Грузии, Армении и Таджикистане. «Казкоммерцбанк» вошел в Россию через дочерний «Москоммерцбанк», основным направлением деятельности которого стало кредитование недвижимости и ипотечные займы. В конце

2007 года «Москоммерцбанк» обладал третьим по величине ипотечным портфелем в стране. В 2007 году активы этих дочерних банков выросли на 30% и более; однако 2008 год принес существенное сокращение портфелей, поскольку банки столкнулись с невозможностью осуществлять инвестиционную деятельность за рубежом и начали переводить деньги обратно, чтобы поддержать свою основную деятельность.

Другие казахстанские банки также отправились за границу, хоть и в меньшем масштабе. Более консервативный «Народный банк» имеет дочерние банки в Челябинске и Москве. В 2007 году «Альянс Банк» приобрел небольшой московский «Старбанк», после того как был вынужден отказаться от поглощения более крупного «Петрокоммерца». «АТФ-Банк» и «Банк Центркредит» также открыли дочерние банки в России.

### **Начало экспансии российских банков**

Как и полагается, россияне медленно запрягают, но быстро едут. Существует две причины, почему российские банки медлили следовать примеру казахстанских коллег-конкурентов. Прежде всего, возрождение российской экономики обеспечило достаточное количество возможностей дома, и банки были заняты расширением своих розничных сетей и наращиванием кредитных портфелей. Нет жесткой необходимости выходить за рубеж, если и дома можно расти на 50% в год. Во-вторых, Россия отставала от Казахстана в нормативно-правовых и структурных аспектах развития банковской системы. Тем не менее, к 2007 году несколько российских банков были готовы к выходу на международную арену. Среди них крупнейшие финансовые институты страны – «Сбербанк», «ВТБ», «Газпромбанк», «Банк Москвы», «Альфа-банк» и «Росбанк». Направления внешней экспансии были абсолютно естественными: Казахстан, Украина, Беларусь и Армения, то есть страны, представляющие значительный экономический интерес для российских экономических субъектов.

Российское присутствие в Казахстане увеличивается. Еще в 2006 году «Сбербанк» купил небольшой «Тексака-Банк». После рекапитализации банк приступил к быстрому формированию кредитного портфеля. Долгосрочной целью банка стало вхождение в первую десятку казахстанской банковской системы. Эта цель вполне достижима. С другой стороны, «ВТБ», для которого экспансия в СНГ является существенно важной частью среднесрочной стратегии, еще только предстоит войти на казахстанский рынок. Исходная стратегия банка базировалась на приобретении действующего бизнеса в стране. Однако, несмотря на ухудшающиеся условия, казахстанские банкиры не горели желанием расставаться с контрольными пакетами по низкой цене, а «ВТБ» не был готов платить 2.5-3 балансовой стоимости (к примеру, за «Темирбанк», о покупке которого велись переговоры). В конечном итоге, «ВТБ» объявил о намерении начать бизнес с нуля. Предположительно, покупка банка остается в качестве одного из стратегических сценариев. И, наконец, «Альфа-банк» имеет дочерний банк в Алматы, который отличается достаточно прочным положением (он первым из российских банков вошел на казахстанский рынок) и придерживается консервативной политики.

Российские банки являются основной иностранной банковской силой в Беларуси, где открыты дочерние банки «Гапромбанка», «Банка Москвы», «Росбанка» и других. Роль российских банков в банковской системе Беларуси выросла в 2007 году в результате нескольких приобретений, когда «Внешторгбанк» выкупил «Белвнешэкономбанк», в то время как «Межторгбанк» приобретен «Альфа-банком». «ВТБ» также приобрел контрольный пакет «Славнефтебанка» в 2007 году.

### **Конкуренция с Запада и Востока растет**

Конечно, казахстанские и российские банки не единственные, кто заинтересован в расширении на территории СНГ. Страны СНГ страдают от острой нехватки объемов кредитования и считаются одними из самых привлекательных в мире для выхода на банковский рынок в долгосрочном плане. Не случайно цена на российские, украинские и казахстанские банки (наиболее открытые и крупнейшие) достигала на пике четырех балансовых стоимостей. Эти рынки сохраняют свою привлекательность в долгосрочной перспективе.

Казахстанская банковская система является хорошим примером. В действительности, крупнейшие приобретения сделаны не российскими, а западными (казахстанский банк «АТФ» был поглощен итальянской группой «UniCredit») и восточными банками (корейский «Kookmin» постепенно приобретает контроль над «Банком Центркредит»). Украинская банковская система демонстрирует схожие тренды. Вероятно, единственный рынок, на котором российские финансовые игроки не сталкиваются со значительной иностранной конкуренцией, это Беларусь.

### **Замедление на время кризиса**

У банков СНГ не было достаточно времени для осуществления масштабных инвестиций в соседние страны. Кризис 2007–2009 годов значительно ограничил потенциальные возможности иностранных капиталовложений и вынудил банки сконцентрироваться на основных рынках. Кроме того, ухудшающееся качество активов стало фактором дополнительного беспокойства при операциях слияния и поглощения. Краткосрочные и среднесрочные перспективы рассматриваются нами в заключительном разделе данной статьи.

### **Уровень трансграничных инвестиций все еще низкий**

Модель взаимных инвестиций в банковской системе СНГ сопоставима с мировым опытом. Первой причиной для открытия иностранных дочерних банков и представительств стало обслуживание торговых и инвестиционных операций своих клиентов (стратегия «вслед за клиентом»). В такой модели упор делается на обслуживании корпоративной клиентуры. Лишь позднее небольшое количество банков стало применять более широкий принцип, нацеленный на полномасштабную экспансию и построение универсальных банков, в которых розница и малый и средний бизнес представляют собой привлекательные направления банковского бизнеса. Что касается казахстанского БТА и российского ВТБ, подобная экспансия является ключевой; «Сбербанк» и «Казкоммерцбанк» также серьезно под-



ходят к такой стратегии. Еще одной характеристикой является видимая ассиметрия взаимных инвестиций: ведущая роль принадлежит России и Казахстану, а остальные страны выступают в роли реципиентов.

Пожалуй, более необычной чертой является скорость, с которой банки СНГ развили свои зарубежные сети: в конечном итоге весь процесс уложился в три-четыре года. В результате, объем иностранных инвестиций в уставном капитале банков СНГ за период с 2005 по 2008 годы увеличился втрое. Однако их относительный вес и роль все еще малы. Преобладающая доля иностранного капитала в банковской системе характерна только для Кыргызстана, в остальных странах ЕврАзЭС роль банков из соседних стран минимальна<sup>2</sup>.

### Перспективы

Любые прогнозы на 2009–2010 годы затруднены необходимостью учета ряда переменных. Масштаб мировой рецессии и динамика цен на нефть (от которых зависит общее экономическое процветание России, Казахстана и некоторых других стран СНГ) будут иметь решающее влияние на здоровье местных банков, включая качество активов и операции слияния и поглощения.

Тем не менее, если говорить в общих чертах, можно обрисовать некоторые тенденции 2009 года, предположив, что сотрудничество и доля рынка в банковском секторе, ведомые логикой взаимной торговли и экономической эффективности, будут медленно расти даже в трудные времена. Наши предположения подкрепляются тем фактом, что институциональная финансовая интеграция не остановилась. Например, в декабре 2008 года Россия и Казахстан учредили новую товарную биржу, окрестив ее Евразийской торговой системой (ЕТС). На 2009 год планируется, что ЕТС пропустит через себя существенный объем контрактов на пшеницу и горюче-смазочные материалы.

- Начнем с двух наиболее активных игроков, России и Казахстана. Российские банки продолжают свою экспансию на зарубежные рынки, хотя и в меньшем масштабе. Потенциальными направлениями для экспансии по-прежнему являются Казахстан, Беларусь и Украина. В 2009 году дочерний банк «Сбербанка» в Казахстане планирует увеличить активы на 40%. 2008 год стал для банка периодом быстрого роста и по состоянию на 1 января 2009 года активы дочернего «Сбербанка» в Казахстане составили \$800 млн, ссудный портфель превысил \$640 млн, тогда как его собственный капитал достиг отметки в \$283 млн. В результате капитализации 2007 года дочерний «Сбербанк» получил прекрасные перспективы для роста активов. Его принадлежность российскому государственному банку с хорошей репутацией помогла привлечь местных вкладчиков и, в течение года, увеличить базу привлеченных депозитов практически с нуля до \$200 млн. По нашему мнению, деятельность «Сбербанка» в Казахстане достаточно хорошо поставлена, чтобы в бли-

<sup>2</sup> Абалкина А. (2008) Предпосылки и перспективы банковской интеграции в странах ЕврАзЭС. Евразийская экономическая интеграция, 1 (октябрь): 75–89. Доступно на <http://www.eabr.org/rus/publications/>

жайшем будущем добиться обещанного роста и войти в первую десятку казахстанских банков.

- В то время как «Сбербанк» активно наращивает активы и расширяет сеть филиалов, ВТБ еще предстоит развить свою деятельность на территории южного соседа России. В качестве стратегически возможного решения сохраняется и покупка банка по разумной цене. На наш взгляд, недавно объединившиеся «МДМ-Банк» и «УРСА Банк» (в результате слияния, образовавшие второй крупнейший частный банковский институт в России, с широким охватом Урала и Сибири) также должны быть заинтересованы в присутствии в Казахстане. «Цесна-банк» может послужить очень привлекательной мишенью для поглощения российскими банками в силу своего устойчивого положения на территории Северного Казахстана. «Альянс Банк» и «БТА-Банк», имея обширные розничные сети и плохие балансы, также остаются потенциальными объектами для поглощения.
- Внешняя экспансия казахстанских банков сталкивается с двумя противоречивыми факторами. С одной стороны, в условиях сурового кризиса казахстанские власти стремятся к тому, чтобы деятельность местных банков была сосредоточена именно на Казахстане. В частности, правительство заявило об изменении стратегии «БТА-Банка», отказе от глобальной экспансии в пользу концентрации на локальном рынке. Так или иначе, имеются существенные барьеры для оттока капитала. С другой стороны, существуют реальные экономические основания для расширения сферы деятельности в странах СНГ и Китае. Мы ожидаем, что казахстанские банки сократят свое присутствие за рубежом, и в то же время продолжат организационную работу, включая открытие представительств. Тем самым, они подготовят почву для экспансии в более благоприятное время. Стоит отметить, что, наряду со странами СНГ, Западный Китай также останется одним из приоритетных направлений.
- Государственная поддержка банковских систем стран СНГ в 2008 году находится на беспрецедентно высоком уровне, в особенности в России и Казахстане. Правительства государств осознают важнейшую роль банков как кровеносной системы национальных экономик. Оказывается существенная поддержка при помощи увеличения ликвидности, реструктуризации проблемных активов и прямых интервенций. Очевидно, что во время экономического спада банкам вряд ли позволят направить средства господдержки в другие страны посредством заграничной экспансии.
- Подчеркнем намечающуюся тенденцию расширения деятельности за пределы границ постсоветского пространства. По мере расширения внешней торговли возникает необходимость в открытии дочерних банков в Китае, Монголии, Индии и других евразийских странах. Вполне вероятно, что мы станем свидетелями развития этой зарождающейся тенденции даже в тяжелые времена, поскольку речь идет, прежде всего, об организационной работе, не требующей существенного вложения капитала. Подтверждением тому являются контролируемый «Систе-

мой» МБРР, планирующий вход на индийский рынок (где АФК «Система» создает большую мобильную сеть), и казахстанский «Народный банк», открывающий дочерние банки в Западном Китае и Монголии для обслуживания своих клиентов.

- Среди рынков СНГ, кроме России и Казахстана, еще три крупных страны предлагают различные возможности и таят определенные угрозы. Во-первых, кризис дает основным игрокам возможность приобрести долю в украинском банковском секторе по стрессовой цене. Безусловно, несмотря на потенциальную долгосрочную привлекательность второго по величине рынка финансовых услуг в СНГ, такое вложение капитала в 2009 году доступно лишь тем игрокам, которые в ближайшей перспективе могут позволить себе убытки. Один из первых подобных примеров стал «Внешэкономбанк», приступивший к финансовому оздоровлению украинского «Проминвестбанка». Во-вторых, в среднесрочной перспективе ожидается частичное открытие узбекского рынка (не обязательно в 2009 году). Российские и казахстанские банки пристально наблюдают за этой возможностью. У них есть неплохие шансы добиться успеха в неблагоприятных условиях контролируемой государством экономики. В-третьих, вероятно, российские финансовые институты нарастят вес и в белорусском банковском секторе, тем самым, укрепив экономические и политические связи между двумя странами.
- Банки СНГ не работают в международном вакууме. Кризис уменьшил, но отнюдь не ликвидировал привлекательность рынка СНГ для крупных международных игроков, как с Запада, так и с Востока. Покупая банки в различных странах, международные участники рынка могут найти свое место среди основных поставщиков межгосударственных финансовых услуг в СНГ.

История трансграничных инвестиций в банковском секторе стран СНГ только начинается. Банки вынуждены приостановить экспансию на зарубежные рынки и, во многих случаях, уменьшить размер заграничных активов. В то же время они не прекращают свою, не требующую больших капиталовложений, трансграничную деятельность. Процесс открытия дочерних банков и представительств за рубежом продолжается, пока банки ждут лучших времен для существенного увеличения активов и капитала. Взаимные инвестиции в банковском секторе СНГ резко возрастут, как только доступ к международным финансовым рынкам восстановится.

## Информация для авторов

Материалы высылать в редакцию по электронной почте [editor@eabr.org](mailto:editor@eabr.org). Рукописи статей предоставляются на русском языке. По согласованию с редакцией статья может быть предоставлена на английском языке (для ежегодника EDB Eurasian Integration Yearbook). В этом случае редакция инициирует перевод текста. Кроме того, мы просим авторов предоставлять материал в двух файлах. Один файл должен содержать только статью, в нем не должно быть никакой информации об авторе. Все поступившие статьи проходят процедуру «слепого рецензирования».

Хотя объем статьи строго не ограничивается, редакция рекомендует авторам подготовку статей стандартного академического размера: 6-8 тыс. слов или 30-40 тыс. знаков. Помимо основного текста автор должен предоставить краткие биографические сведения (ФИО, ученая степень, звание, место работы и должность) (100-150 слов); резюме статьи (100-150 знаков) и список использованной литературы.

Графики, диаграммы, фотографии и другие графические материалы должны нумероваться как рисунки. Графики и таблицы должны быть выполнены в формате Excel 2007 и высланы в редакцию отдельным файлом. Отдельные файлы необходимы при верстке журнала, а также при подготовке перевода материала. Карты, схемы, графики, составленные не автором, должны иметь ссылку на первоисточник. Автор должен получить разрешение на использование того или иного элемента инфографики.

Аббревиатуры следует расшифровывать при первом появлении в тексте. Единицы измерения, используемые в статье, должны соответствовать международной системе единиц измерения.

Существуют некоторые особенности оформления статей, принятые в редакции. Слова «процент» и «доллар» заменяются символами «%» и «\$» соответственно. Кроме того, мы используем сокращенную форму единиц измерения – км, см, м, га, ч., мин., с, а также числительных – тыс., млн, млрд, трлн. Для написания «кубических» и «квадратных» метров, используются м<sup>3</sup> и м<sup>2</sup> соответственно.

Журнал «Евразийская экономическая интеграция» и альманах-ежегодник «Eurasian Integration Yearbook» придерживаются Гарвардской системы библиографической информации. По тексту делаются сноски с указанием автора (авторов), года издания публикации и страницы. В списке использованной литературы приводится детальное описание использованных публикаций. Данные по источнику должны включать ФИО автора (авторов), год издания, заголовки, название издательства, том и номер журнала, цитируемые страницы.

Мнение редакционной коллегии журнала может не совпадать с точкой зрения авторов статей. Редакция оставляет за собой право публикации или отклонения рукописи. При использовании материалов ссылка на журнал обязательна.







