

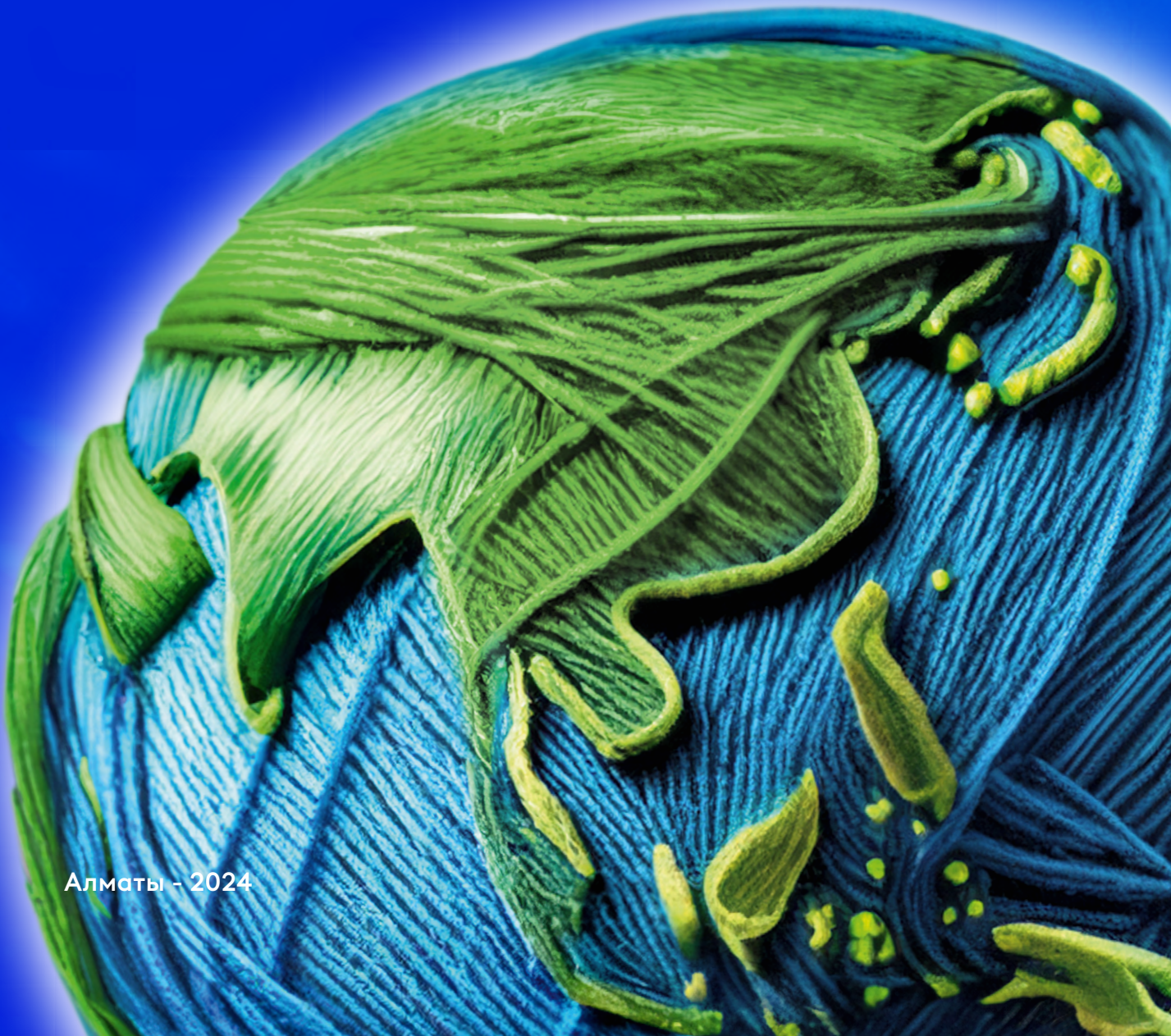


Евразийский
Банк Развития

Экономическое сотрудничество в Евразии: практические решения

Доклады и рабочие документы 24/2

Алматы - 2024



Экономическое сотрудничество в Евразии: практические решения

ТРАНСПОРТ

- 01** Евразийский транспортный каркас
- 02** Комплексная карта евразийской транспортной связанности и Обсерватория проектов развития транспортной инфраструктуры
- 03** Реализация проектов трансграничного государственно-частного партнерства

ВОДА И ЭНЕРГЕТИКА

- 04** Региональный подход к управлению водно-энергетическими ресурсами в бассейне Аральского моря
- 05** Трехстороннее сотрудничество в бассейне реки Иртыш
- 06** Трансграничные линии электропередачи

ПРОДОВОЛЬСТВЕННАЯ ЛОГИСТИКА

- 07** Использование МТК «Север – Юг» для альтернативной логистики продовольствия

ТОРГОВЛЯ

- 08** Расширение сети соглашений о свободной торговле

ФИНАНСЫ

- 09** Движение к технической совместимости цифровых валют национальных (центральных) банков
- 10** Усиление сотрудничества МБР: консолидация ресурсов, экспертизы и возможностей
- 11** Создание многостороннего механизма зеленого финансирования

АКАДЕМИЧЕСКАЯ МОБИЛЬНОСТЬ

- 12** Программа развития академической мобильности



Винокуров, Е. (ред.), Адахаев, А., Ахунбаев, А., Бердигулова, А., Долговечный, А., Забоев, А., Кузнецов, А., Малахов, А., Перебоев, В., Чуев, С. (2024) *Экономическое сотрудничество в Евразии: практические решения*. Доклады и рабочие документы 24/2. Алматы: Евразийский банк развития.

Развитие экономического сотрудничества в Евразии, выстраивание взаимовыгодных горизонтальных связей ЕАЭС с другими интеграционными объединениями и странами Евразии, требуют прагматичных, гибких и при этом практически реализуемых решений. Настоящий доклад содержит «меню» конкретных предложений, которые могли бы быть реализованы на пространстве Евразии в целях строительства сквозной инфраструктуры, включая физическую (энергетика, транспорт, логистика) и торгово-финансовую (взаимные расчеты, региональные финансовые институты) инфраструктуру, а также для развития континентального сотрудничества в рамках зеленой повестки и гуманитарных связей.

Ключевые слова: Большая Евразия, Евразийский регион, Центральная Азия, региональная интеграция, международная торговля, инфраструктура, международные банки развития.

JEL: F15, F18, F22, F55, G15, F36, O13, O15, R11, R41.

Перепечатка и другие формы копирования текста целиком или по частям, включая крупные фрагменты, а также размещение его на внешних электронных ресурсах разрешены при обязательной ссылке на оригинальный текст.

Электронная версия доклада доступна на сайте Евразийского банка развития: <https://eabr.org/analytics/special-reports/>.

Комментарии, предложения и замечания к настоящему докладу вы можете направить по адресу research@eabr.org.

Новости евразийской интеграции, оперативная макроаналитика, мониторинг инфраструктуры и другие экспертные мнения аналитиков еженедельно публикуются в телеграм-канале Евразийского банка развития: t.me/eabr_bank.

© Евразийский банк развития, 2024

Содержание

История идеи и принципы Большого Евразийского партнерства	4
История идеи	4
Принципы практических решений в текущих условиях	6
Практические решения	9
Евразийский транспортный каркас	11
Комплексная карта евразийской транспортной связанности и Обсерватория проектов развития транспортной инфраструктуры	12
Реализация проектов трансграничного государственно-частного партнерства	13
Региональный подход к управлению водно-энергетическими ресурсами в бассейне Аральского моря	14
Трехстороннее сотрудничество в бассейне реки Иртыш	15
Трансграничные линии электропередачи	17
Использование МТК «Север – Юг» для альтернативной логистики продовольствия	18
Расширение сети соглашений о свободной торговле	20
Движение к технической совместимости цифровых валют национальных (центральных) банков	22
Усиление сотрудничества МБР: консолидация ресурсов, экспертизы и возможностей	25
Создание многостороннего механизма зеленого финансирования	28
Программа развития академической мобильности	32
Неактуальные в настоящее время решения	34
Список литературы	36
Список сокращений	39

ИСТОРИЯ ИДЕИ И ПРИНЦИПЫ БОЛЬШОГО ЕВРАЗИЙСКОГО ПАРТНЕРСТВА

История идеи

Большое Евразийское партнерство (БЕП) — инициатива формирования обширного геоэкономического пространства кооперации в Евразии, создаваемого в качестве партнерской сети интеграционных объединений и иных форматов многостороннего сотрудничества, взаимовыгодных экономических соглашений, а также диалогов между государствами Евразии и их объединениями.

Декларируемая странами региона разновекторность сотрудничества, а также сдвиг фокуса торгово-экономических связей на Азиатский регион, включая АСЕАН, Южную Азию и Ближний Восток, определяют новые приоритеты и форматы взаимодействия.

Евразийское пространство пронизано межстрановыми экономическими связями. В то же время сейчас для углубления сотрудничества **необходимы прикладные решения**, выдержанные в прагматическом ключе, — те решения, которые можно реализовать достаточно быстро и в гибких конфигурациях участвующих стран. Во-первых, странам Большой Евразии следует развивать прямые горизонтальные механизмы сотрудничества, что позволит уменьшить посредническую роль третьих стран и транснациональных корпораций и, тем самым, повысит безопасность и удешевит прямые контакты между государствами. Во-вторых, целесообразно выстраивать форматы сотрудничества в рамках небольших групп стран, которые в наибольшей степени в этих форматах заинтересованы, и далее масштабировать эффективные решения. В-третьих, имеет смысл сделать фокус на конкретных локальных проблемах региона, избегая мегапроектов, масштабность, бюрократизация и скрытые противоречия в которых зачастую резко уменьшают шансы на практический успех.

Форматом сотрудничества БЕП могут воспользоваться выстраивающие горизонтальные связи друг с другом развитые и развивающиеся страны, в том числе не имеющие выхода к морю, а также интеграционные объединения стран. Развитие действующих и создание новых форматов БЕП связано с происходящими кардинальными изменениями в мировых хозяйственных связях.

Настоящий доклад представляет комплекс практических решений по дальнейшему развитию Большого Евразийского партнерства. Целью доклада является формирование «меню» из инструментов и инициатив прикладного характера — точек интеграции — с анализом их преимуществ, издержек, вариантов реализации и т.д. Предложения будут ориентированы

на создание бесшовной системы взаимодействия в рамках БЕП для преодоления актуальных барьеров и вызовов. При этом стоит особо подчеркнуть, что предлагаемые решения являются результатом осмысления интеграционных процессов предыдущих десятилетий и их следует рассматривать как естественное развитие дальнейшей экономической интеграции в Евразии.

На академическом уровне тема актуальности **евразийской континентальной интеграции**, направленной на взаимопроникновение и переплетение ранее обособленных регионов — Европы, постсоветского пространства, Центральной, Восточной и Южной Азии, была детально изучена в ряде исследований. Например, в одних работах предлагалось выстраивать евразийскую континентальную интеграцию по принципу пересекающихся по своему членству организаций, блоков, «клубов», ориентированных на решение актуальных задач, реализацию проектов общей инфраструктуры, создающих возможности для перемещения товаров, услуг и рабочей силы (Винокуров, Либман, 2012). В других работах обосновывалась целесообразность разработки и внедрения программы будущего Евразийского экономического союза с рабочим названием «Евразийское партнерство» в качестве инструмента развития гибких форм экономической интеграции с соседними странами и континентального сотрудничества на многосторонней основе, включая совместные планы действий по аналогии с Европейской политикой соседства (Винокуров и др., 2013).

Исключительно важны для развития темы аналитические работы международного дискуссионного клуба «Валдай», который с 2012 г. и далее продвигал концепцию поворота России в Азию (Караганов и др., 2012) и формирования Большой Евразии, пришедшую на смену концепции Союза Европы (или Большой Европы) «от Лиссабона до Владивостока». При этом Большая Евразия подразумевается в качестве общего проекта, открытого для всех и не только на самом Евразийском континенте (Валдайский клуб, 2019).

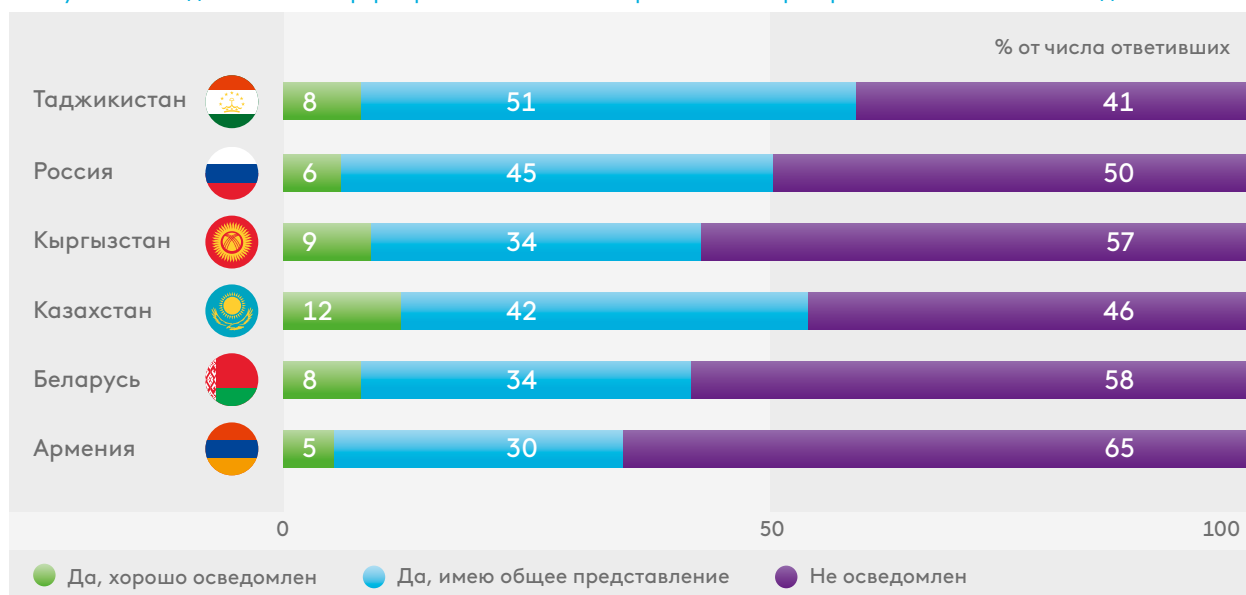
В 2016 г. Президент Российской Федерации на Петербургском международном экономическом форуме заявил: «Мы с нашими партнерами считаем, что Евразийский экономический союз может стать одним из центров формирования более широкого интеграционного контура. <...> Предлагаем подумать о создании большого Евразийского партнерства с участием Евразийского экономического союза, а также стран, с которыми у нас уже сложились тесные отношения: Китай, Индия, Пакистан, Иран. И, конечно, имею в виду наших партнеров по СНГ и другие заинтересованные государства и объединения».

В том же 2016 г. Президент Республики Казахстан поддержал формирование партнерства ЕАЭС с Шанхайской организацией сотрудничества (ШОС) и Ассоциацией стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН). При этом центральным элементом в такой межблоковой интеграции должен быть абсолютный приоритет экономического прагматизма над любыми проявлениями политической конъюнктуры. Наконец, ЕЭК заявила о заинтересованности в формировании Союзом собственных торговых блоков в формате Евразийского континентального партнерства (ЕЭК, 2016) и поддерживает идею БЕП (ЕЭК, 2022).

МНЕНИЕ БИЗНЕСА О ФОРМИРОВАНИИ БЕП

ЕАБР выявил предпочтения крупного и среднего бизнеса стран ЕАЭС и Таджикистана по выходу на внешние рынки сбыта, проведя в августе — сентябре 2021 г. опросы 337 компаний в рамках исследования «Интеграционный бизнес-барометр ЕАБР» (Чимириш и др., 2022). В ходе опросов около 60% компаний в Таджикистане и 54% в Казахстане заявили, что знают о формировании Большого Евразийского партнерства и его возможностях (рисунок 1). В России 50% опрошенных компаний знают о существовании данной инициативы. В Армении, Беларуси и Кыргызстане респонденты чаще не осведомлены о формировании БЕП. ■

↓ Рисунок 1. Осведомленность о формировании Большого Евразийского партнерства и его возможностях для бизнеса



Источник: Интеграционный бизнес-барометр ЕАБР — 2021 (Чимирис и др., 2022).

Согласно результатам опросов ЕАБР, бизнес видит перспективным и дальнейшее расширение зон свободной торговли ЕАЭС. Более всего компании заинтересованы в ЗСТ Евразийского экономического союза с Китаем, Турцией, Узбекистаном, Индией и Объединенными Арабскими Эмиратами.

С учетом изложенного в настоящем докладе рассмотрены принципы экономического сотрудничества в Евразии и предложены практические решения по его развитию, а также, определен перечень неперспективных с учетом изменившихся обстоятельств механизмов. Не являясь исчерпывающим, “меню” практических решений включает предложения по развитию физической инфраструктуры (решения с 1 по 6 по транспорту, водно-энергетическому комплексу и продовольственной логистике), торговле (решение 8 «Расширение сети соглашений о свободной торговле»), финансам, включая устойчивое финансирование (решения с 9 по 11), сотрудничеству в образовательной сфере (решение 12).

Регион, в котором предполагается реализация практических решений охватывает страны СНГ, государства Западной, включая Турцию, Юго-Западной, Южной, Восточной и Юго-Восточной Азии.

Принципы практических решений в текущих условиях

В условиях структурных сдвигов в экономических связях государств Евразии повысилась значимость развития отношений между странами ЕАЭС и государствами Азиатского региона, включая Южную и Юго-Восточную Азию, а также с Ближним Востоком. В настоящее время сложился дефицит прикладных решений для создания новых форматов сотрудничества в Евразии.

Предложения по их реализации в данном докладе основаны на следующих ключевых предпосылках и принципах (рисунок 2).

Решать проблемы с привлечением минимально необходимого для этого количества стран

Ряд секторальных интеграционных механизмов и форматов сотрудничества целесообразно выстраивать вокруг активно заинтересованных в этом стран. Сужение числа участников

позволит находить решения быстрее и более эффективно, оптимально распределять полномочия и финансовые ресурсы, ускорить процесс согласования. В дальнейшем к уже согласованным и внедренным схемам взаимодействия возможно достаточно безболезненное присоединение новых участников в случае необходимости (и только там, где это действительно нужно). Таким образом, страны региона смогут пошагово осваивать

↓ Рисунок 2. Принципы практических решений

Решать проблемы		Фактически	Передавать на
с привлечением	→ Прагматично	→ новый формат	→ наднациональный
минимально необходимого количества стран	относиться к постановке задач и предлагаемым решениям	экономической интеграции	уровень объема полномочий, минимально необходимый для решения задач
Сужение числа участников — легче процесс согласования.	Фокус на решении конкретных проблем региона.	БЕП может стать каркасом, скрепляющим субрегиональные экономические связи Евразии.	Принцип субсидиарной интеграции.

Источник: ЕАБР.

отдельные измерения интеграции (торговые, финансовые, инфраструктурные, гуманитарные и т.д.) с максимальной пользой для своего населения и бизнеса и только в тех областях, в которых посчитают это выгодным. Реализация таких форматов сотрудничества может происходить без выстраивания централизованных наднациональных механизмов.

Прагматично относиться к постановке задач и предлагаемым решениям

Странам Большой Евразии следует фокусироваться на решении конкретных проблем региона, которые реалистично могут быть решены «здесь и сейчас». Именно такой подход может дать значимый импульс экономическим отношениям, созданию региональных цепочек поставок. Целесообразно избегать масштабных проектов, в работу над которыми потребуются вовлечь значительное количество стран, что резко повышает риски межгосударственных согласований и выхолащивания финального решения. Перспективными могут быть сферы торговли товарами и услугами, инвестиций, таможенного сотрудничества, приграничного взаимодействия, конкуренции, отраслевой кооперации, транспорта и транзита, энергетики, телекоммуникаций, совместной разработки и использования технологий. Социально-культурные международные связи не менее важны. Они включают такие сферы, как семейные, образовательные связи, миграцию, туризм, культурный обмен, которые по своему долгосрочному значению будут сравнимы с экономическими договоренностями (Винокуров, 2013).

Фактически новый формат экономической интеграции

БЕП предполагает движение по пути нового и малоизвестного в мире формата экономической интеграции — «мезоинтеграции». Он выше регионального уровня и ниже глобального уровня и, как правило, предполагает выстраивание общих решений на уровне континентов — Африки, Латинской Америки и теперь Евразии. Региональные блоки в этом контексте могут выступать элементами мегарегиональных соглашений и глобальной архитектуры сотрудничества в целом (Libman, Vinokurov, 2021), но это не обязательно. В этом смысле БЕП может стать каркасом, скрепляющим субрегиональные экономические связи Евразии в единую саморазвивающуюся систему.

На наднациональный уровень передавать минимально необходимый для решения задач объем полномочий

Принцип субсидиарной интеграции предполагает, что «наверх» страны делегируют только тот объем полномочий, который строго необходим для решения поставленных задач, и не более того.

ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ

В настоящем разделе рассматриваются практические решения по развитию экономического сотрудничества в Евразии. Подраздел по каждому решению содержит анализ текущего состояния сотрудничества в конкретной области и оценку потенциала развития партнерства, его географического охвата, вызовов, которые следует преодолеть, и варианты практических шагов для успешной реализации.

ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ / ТРАНСПОРТ

Транспортная связанность

Под транспортной связанностью понимается наличие инфраструктурных возможностей для своевременной, с требуемым уровнем сервиса и безопасной доставки пассажиров и грузов между странами, регионами, городами и товарными рынками. В условиях обширных пространств и больших расстояний в Евразии транспортная связанность является одной из базовых предпосылок для устойчивого социально-экономического развития, торговли, туризма и мобильности людей. Жизненно важное значение транспортная связанность играет для расположенных в Евразии развивающихся стран, не имеющих выхода к морю¹.

Узкие места транспортной инфраструктуры и нефизические барьеры препятствуют улучшению экономической связанности стран Большой

Евразии даже в большей степени, чем огромные расстояния. Они приводят к росту издержек производителей и потребителей товаров, а также граждан этих стран. Экспортная продукция теряет свою конкурентоспособность (в сравнении с товарами, произведенными в странах, расположенных у открытого моря). Из-за отсутствия выхода к морю ВВП этих стран растет на 20% медленнее, чем в прибрежных государствах (Винокуров и др., 2022с).

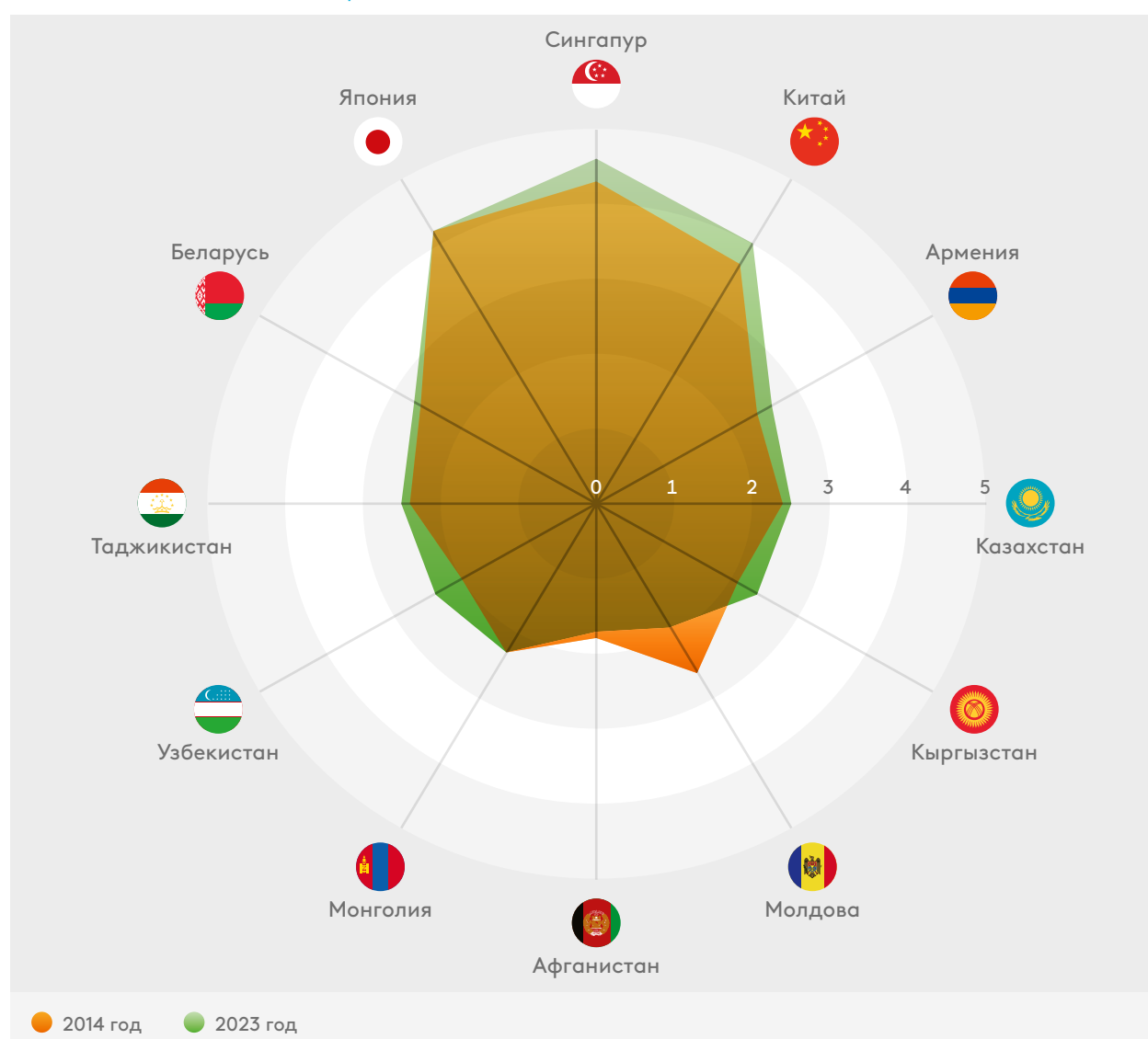
Основными компонентами транспортной связанности являются инфраструктура и процедуры пересечения границ. За последние годы в Евразии, в первую очередь в странах Центральной Азии и Южного Кавказа, достигнут прогресс в развитии транспортной инфраструктуры,

¹ В регионе Евразии 13 стран не имеют выхода к морю: Азербайджан, Армения, Афганистан, Беларусь, Бутан, Казахстан, Кыргызстан, Лаос, Молдова, Монголия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

благодаря чему вырос соответствующий индикатор (рисунок 3), учитываемый Всемирным банком в Индексе эффективной логистики (LPI). Тем не менее у стран Евразии, особенно не имеющих выхода к морю, сохраняется

высокая потребность в дальнейшем развитии транспортной инфраструктуры, создании новых транспортных коридоров и маршрутов, обеспечивающих доступ к международным рынкам. ■

↓ Рисунок 3. Изменение индекса развития транспортно-логистической инфраструктуры в отдельных странах Евразии, в том числе не имеющих выхода к морю, за десятилетие 2014—2023 гг.



Примечание: * Индекс рассчитывается по методологии Всемирного банка и варьируется в интервале от 1 до 5, где 1 – транспортная инфраструктура отсутствует или находится в нерабочем состоянии, 5 – транспортная инфраструктура характеризуется эффективностью, безопасностью и доступностью и создает идеальные условия для экономической связанности, логистики и мобильности.
Источник: Arvis et al., 2014; 2023.

01

Евразийский транспортный каркас

На протяжении последних 50 лет в приоритетном порядке развивались транспортные связи в направлении восток — запад. В настоящее время многие страны Большой Евразии уделяют повышенное внимание развитию коридоров на направлениях север — юг. В их число входят как МТК «Север — Юг», связывающий Россию, страны Южного Кавказа и Центральной Азии с Ираном и Индией, так и предлагаемые новые коридоры: Центральная Азия — Афганистан — Пакистан, Россия — Монголия — Китай и др.

Именно поэтому растет потребность в формировании **Евразийского транспортного каркаса**, который обеспечил бы синергию между транспортными коридорами и маршрутами Восток — Запад и Север — Юг (рисунок 4).

↓ Рисунок 4. Евразийский транспортный каркас



Источник: ЕАБР.

Евразийский транспортный каркас представляет собой сеть меридиональных и широтных маршрутов, пересекающих страны Евразии. Вклад в создание такой сети обеспечивают различные международные организации и программы развития. В качестве примеров можно назвать Перечень евразийских транспортных коридоров, утвержденный распоряжением Коллегии ЕЭК от 26 октября 2021 г. № 175 (ЕЭК, 2021), Проект развития евроазиатских транспортных связей, реализуемый ЕЭК ООН (UNECE, 2020), Стратегию развития транспортных коридоров ЦАРЭС (ADB, 2020), развитие сетей Трансазиатской железной и Азиатских автомобильных дорог в рамках ЭСКАТО ООН, инициативу Китая «Пояс и путь» (BRI).

Механизмами реализации Евразийского транспортного каркаса выступают:

- осуществление инфраструктурных проектов развития транспортных коридоров и маршрутов Восток — Запад и Север — Юг, сопутствующих объектов логистики, а также пунктов пересечения границ с привлечением средств МБР и институтов развития;
- реализация трансграничных инфраструктурных проектов в формате трансграничного государственно-частного партнерства;
- координация планов развития транспортной инфраструктуры на дву- и многостороннем уровне между странами Большой Евразии;
- последовательное совершенствование мягкой инфраструктуры путем устранения нефизических барьеров в сфере международных перевозок и процедур пересечения границ, цифровизации перевозок и транспортно-распорядительных документов.

02

ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ / ТРАНСПОРТ

Комплексная карта евразийской транспортной связанности и Обсерватория проектов развития транспортной инфраструктуры

Одно из возможных решений — создание **Комплексной карты транспортной взаимосвязанности государств Евразии**, которая укажет на узкие места и недостающие звенья, наметит первоочередные меры и проекты для формирования общей, интегрированной транспортно-транзитной системы. Результатом разработки Комплексной карты может стать **Обсерватория (банк данных) транспортных проектов Большой Евразии**.

В 2022 г. ЕАБР на основе данных из открытых источников, национальных транспортных стратегий и программ подготовил базу данных инвестиционных проектов развития МТК «Север — Юг». В нее вошли более 100 инвестиционных проектов, реализуемых в настоящее время либо запланированных к осуществлению до 2030 г., на общую сумму свыше 38 млрд долл. Все проекты были проранжированы по степени их приоритетности и объединены в три группы (первая — наиболее важные проекты по строительству недостающих участков и устранению узких мест на транспортном коридоре, вторая — повышение качественных характеристик имеющейся инфраструктуры, развитие альтернативных участков для повышения общей пропускной способности коридора, третья — развитие ответвлений коридора и примыкающих участков транспортной сети).

Однако предстоит еще большая работа по формированию Обсерватории транспортных проектов вдоль всего транспортного каркаса Евразии. Методология формирования Обсерватории транспортных проектов Евразии может быть схожа с аналогичной обсерваторией, созданной ЕЭК ООН для региона Европы.

03

Реализация проектов трансграничного государственно-частного партнерства

В общем перечне транспортных проектов выделяется развитие инфраструктуры, расположенной на территории двух и более государств, на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП). **Трансграничные ГЧП** на транспорте сложнореализуемы без привлечения внешнего финансирования, но при этом вносят особый вклад в развитие международных транспортно-экономических связей. Примерами таких проектов в Евразии служат строительство пограничного моста через Амур между городами Благовещенск (Россия) и Хэйхэ (Китай), строительство скоростной железнодорожной магистрали Китай — Лаос и др. (Винокуров и др., 2023с).

Повышение трансграничной транспортной связанности способно генерировать кумулятивные эффекты для всех стран Большой Евразии, поскольку будет стимулировать торговлю, инвестиции, экономическую активность и занятость, мобильность граждан и международный туризм. Международные банки развития смогут внести существенный вклад в повышение транспортной связанности путем финансирования и софинансирования проектов трансграничных ГЧП, привлечения экспертизы и содействия государственно-частным партнерствам. МБР смогут обеспечить экологическую безопасность, климатические и социальные выгоды путем использования инструментов зеленого, устойчивого, социального финансирования при инвестировании в объекты транспортной инфраструктуры.

Повышение транспортной связанности в регионе может стать ярким примером «игры с положительной суммой» (win-win), создавая выгоды как для транспортных компаний, так и для потребителей транспортных услуг, экспортеров и импортеров, а также граждан всех стран-участниц. От развития транспортной инфраструктуры при реализации проектов трансграничных ГЧП одинаково выиграют как страны, не имеющие выхода к морю, так и страны транзита.

Роль регионального сотрудничества в сфере ВЭК

Дефицит водных ресурсов является одним из ключевых структурных ограничений для социально-экономического развития в Евразийском регионе, в первую очередь в странах Центральной Азии. Среди ключевых проблем – низкая эффективность водопользования, большие потери воды при ирригации, высокий уровень загрязнения вод, нарушенный режим работы регулирующих сооружений, в частности ГЭС с водохранилищами.

Растет конкуренция за водные ресурсы между странами региона. Тесная взаимосвязанность между водой, энергией и продовольствием обуславливает необходимость комплексного решения проблем не только в водном, но и в электроэнергетическом и аграрном секторах. Региональное сотрудничество в водно-энергетической сфере должно стать инструментом решения проблем дефицита воды и электроэнергии в регионе. ■

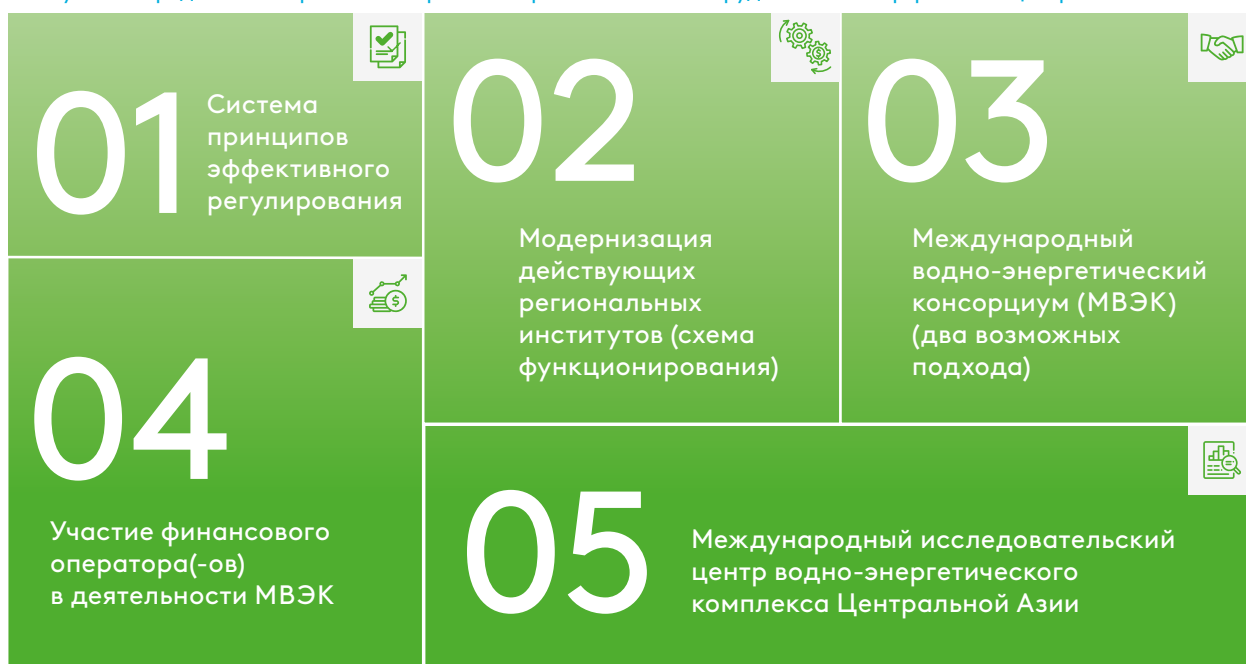
04

Региональный подход к управлению водно-энергетическими ресурсами в бассейне Аральского моря

Бассейн Аральского моря (БАМ) охватывает всю территорию Таджикистана, Узбекистана, большую часть Туркменистана, четыре области Кыргызстана, южную часть Казахстана и северную часть Афганистана и Ирана. Водные ресурсы бассейна Аральского моря принадлежат главным образом бассейнам рек Сырдарья и Амударья (Винокуров и др., 2021a). Эти ресурсы распределены неравномерно: 77% годового стока в БАМ сосредоточено в странах верхнего течения – Таджикистане и Кыргызстане. При этом 85% водных ресурсов используется для орошения в странах нижнего течения – Узбекистане, Туркменистане и Казахстане. На территории БАМ проживает 60 млн человек, или 81% населения Центральной Азии. БАМ сталкивается с двумя взаимосвязанными проблемами: недостаток инвестиций в водно-энергетическую инфраструктуру и отсутствие эффективного регионального сотрудничества (Винокуров и др., 2022b).

Центральная Азия нуждается в укреплении открытого и конструктивного регионального диалога для выработки общих принципов регулирования водно-энергетического комплекса региона. Наиболее эффективным решением для реализации этих принципов станет наделение большими полномочиями региональных организаций, задействованных в водно-энергетическом регулировании. Это относится, в первую очередь, к структурам Международного фонда спасения Арала (МФСА) и Объединенной энергетической системы Центральной Азии (ОЭС ЦА). Важно способствовать трансформации МФСА в полноценную политическую платформу. Это позволит обеспечить согласованное развитие водного и энергетического секторов стран Центральной Азии, в том числе рациональное использование ресурсов и формирование скоординированной инвестиционной политики. Важным решением может стать создание Международного исследовательского центра ВЭК ЦА (рисунок 5).

↓ Рисунок 5. Предлагаемые решения по развитию регионального сотрудничества в сфере ВЭК в Центральной Азии



Источник: Винокуров и др., 2022b.

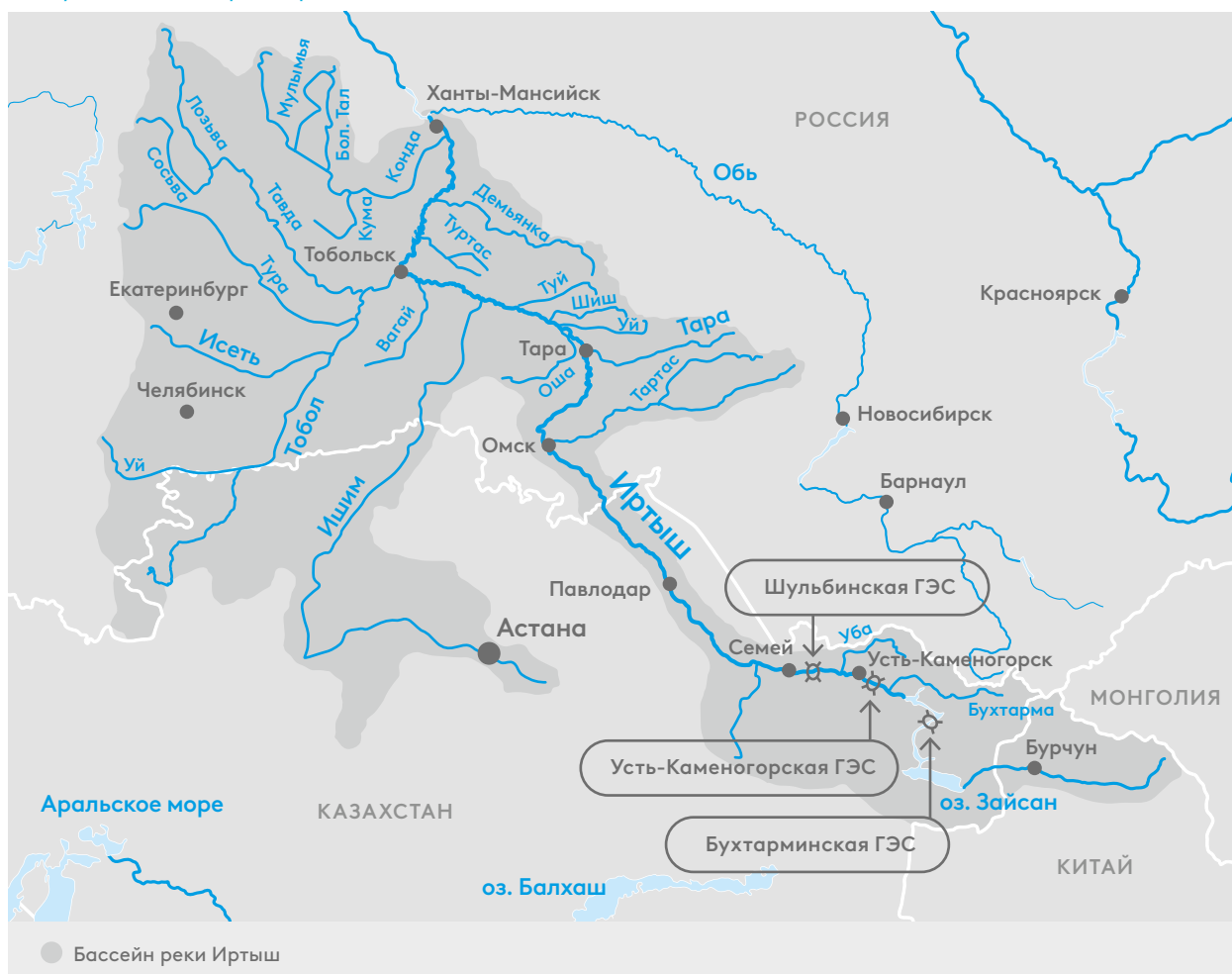
Создание Международного водно-энергетического консорциума Центральной Азии (МВЭК ЦА) способствовало бы эффективному диалогу с инвесторами. Консорциум взял бы на себя ключевую функцию по поиску и обеспечению финансирования инфраструктурных проектов. Можно рассмотреть два варианта: создание полноценной международной организации или создание проектно-инвестиционных консорциумов для реализации крупномасштабных проектов. Второй вариант может оказаться более практичным, поскольку будет способствовать ускорению строительства и более эффективной реализации крупных инвестиционных проектов.

Финансовые институты могли бы сыграть решающую роль в качестве финансовых агентов по мобилизации и объединению средств международных доноров и других заинтересованных сторон (таких как Китай и Россия). Они также могли бы участвовать в финансировании национальных и трансграничных инфраструктурных проектов ВЭК в Центральной Азии. Представляется возможным участие в консорциумах таких региональных объединений, как ШОС, ЕАЭС и др. Такие проекты должны сбалансировать режим выработки гидроэлектроэнергии с ирригационными потребностями и создать условия для водной и экологической безопасности в низовьях рек.

Трехстороннее сотрудничество в бассейне реки Иртыш

Бассейн реки Иртыш обеспечивает потребности в воде значительной территории и населения трех стран — Китая (река Черный Иртыш), Казахстана (река Ертыс) и России (река Иртыш). В формировании водного стока и потребностями между тремя странами наблюдаются диспропорции. Соотношение площади водосбора составляет в Китае, Казахстане и России соответственно примерно 1:30:69, объемы среднемноголетнего стока соотносятся как 5:35:60, а вот численность населения — как 18:53:29. На территории бассейна проживает 17 млн человек: около 3 млн в Алтайском округе Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР), 5 млн в Казахстане и 9 млн в российских регионах (Красноярова и др., 2022).

↓ Рисунок 6. Бассейн реки Иртыш



Источник: ЕАБР.

Возрастающее изъятие речного стока Иртыша и его интенсивное загрязнение являются ключевыми вызовами для трех стран. Среди основных рисков в Казахстане — деградация проточного озера Зайсан на приграничной территории, нарушение режимов работы Иртышского каскада ГЭС (источника 80% гидроэлектроэнергии Казахстана), ухудшение водоснабжения восточных и северных регионов, в том числе столицы (города Астаны), снижение продовольственной безопасности. В российской части бассейна увеличение водозабора в Китае может привести к дефициту водных ресурсов в районе города Омска уже при снижении обеспеченности до 75% (Красноярова и др., 2022).

Разработка трехстороннего соглашения между Китаем, Казахстаном и Россией — оптимальный выход из сложившейся ситуации в трансграничном бассейне реки Иртыш. Соглашение позволит создать институциональную платформу для сотрудничества, а в дальнейшем осуществлять эффективное управление трансграничными водами и повысить безопасность водопользования в бассейне реки. Другая важная задача такого соглашения — выстроить механизмы поддержания качества воды в самой реке и рационального водного баланса каждой стороны. Это может быть сделано в том числе путем реализации проектов по мониторингу качества вод в бассейне реки и созданию региональной системы оповещения в случае аварий, вызванных внезапным сбросом загрязняющих веществ.

06

ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ / ВОДА И ЭНЕРГЕТИКА

Трансграничные линии электропередачи

Тесная взаимосвязанность между водой, энергией и продовольствием обуславливает необходимость интеграции рынков электроэнергии на межгосударственном уровне в формате Большой Евразии. Основой для интеграции выступает развитие технологической инфраструктуры — трансграничных линий электропередачи (ЛЭП). Ожидаемые эффекты от интеграции сетей электропередачи — снижение потребности в резервировании мощностей с учетом разновременности суточных и годовых графиков нагрузки и повышение уровня конкуренции на электроэнергетических рынках в результате их территориального расширения. Такой эффект позволит максимально использовать потенциал действующих генерирующих мощностей за счет трансграничных перетоков, что, в свою очередь, будет содействовать оптимальному межсезонному регулированию водных ресурсов, водосбережению и повышению продовольственной безопасности. Постепенное движение к континентальному евразийскому общему электроэнергетическому рынку экономически целесообразно (Винокуров, 2008).

На реализацию проектов положительно повлияет участие России в создании трансграничных ЛЭП в Центральной Азии. ЭЭС Казахстана, работающая синхронно с ЭЭС России, представляет собой сетевую структуру с направлениями на Урал и Сибирь. Тем самым энергетические системы Центральной Азии через Казахстан могут быть интегрированы в ЭЭС России, что позволит повысить надежность работы энергосистем и их экспортно-импортные возможности с выходом на другие внешние рынки электроэнергии. ЭЭС России располагает достаточными мощностями, чтобы при необходимости компенсировать дефицит мощности энергетических систем Центральной Азии в период маловодных лет в бассейнах рек Амударья и Сырдарья. В этом контексте **реализация проектов строительства Камбаратинской ГЭС-1 в Кыргызстане и Рогунской ГЭС в Таджикистане с водохранилищами многолетнего регулирования** может содействовать повышению надежности водообеспечения и энергоснабжения региона и, одновременно, открывает новые перспективы экспорта электроэнергии за его пределы.

Одним из потенциальных вариантов сотрудничества в сфере передачи и транзита электроэнергии может стать **реализация проектов строительства ЛЭП в формате трансграничного ГЧП**, где публичными партнерами выступили бы правительства стран, а частным партнером — специально созданное совместное предприятие с акционерами в лице национальных энергетических компаний. Совместное предприятие будет оператором строительства и эксплуатации ЛЭП. Условия реализации трансграничного ГЧП, создания и функционирования совместного предприятия могут быть определены в межправительственном двустороннем или многостороннем соглашении о строительстве и эксплуатации ЛЭП. Развитие сети трансграничных ЛЭП приведет к повышению объемов взаимной торговли электроэнергией и обеспечит стабильность энергосистем при всплесках потребления.

Логистика и продовольственная безопасность

Надежные логистические цепочки поставок и сотрудничество стран Евразии в области сельского хозяйства и производства продуктов питания — ключевые факторы обеспечения продовольственной безопасности и реализации экспортного потенциала региона. Существует целый ряд рисков в вопросах обеспечения продовольственной безопасности — как для стран Большой Евразии, так и для регионов, куда продовольствие доставляется

из стран Большой Евразии. Среди них — недостаток качественной логистической инфраструктуры (например, терминалов по перегрузке и хранению зерна), региональные конфликты и связанная с ними блокировка торговых маршрутов, нарушение цепочек поставок продовольствия (например, прекращение черноморской зерновой сделки), рост логистических издержек вследствие повышенных страховых рисков и др. ■

07

ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ / ПРОДОВОЛЬСТВЕННАЯ ЛОГИСТИКА

Использование МТК «Север – Юг» для альтернативной логистики продовольствия

Исходя из долгосрочного прогноза FAO — OECD в отношении объемов импорта продукции АПК по крупнейшим странам-импортерам, наиболее эффективными направлениями для экспорта сельхозпродукции и продовольствия из стран Евразийского региона станут Северная Африка, Юго-Восточная Азия и Ближний Восток, в частности Саудовская Аравия, Иран, Египет, Китай, Индия и Вьетнам. Проведенный анализ также выявил, что имеется высокий потенциал для наращивания поставок продукции АПК из стран ЕАЭС, Узбекистана и Таджикистана на зарубежные рынки (Винокуров и др., 2023b).

Однако для беспрепятственного доступа на перспективные рынки необходимо **значительное улучшение логистики на южном и восточном направлениях**. С учетом сохранения высоких рисков продовольственной безопасности и значительного числа голодающих в Индии, других странах Южной Азии и Африки особую актуальность приобретает развитие МТК «Север — Юг», являющегося кратчайшим в направлении из Евразии к этим рынкам сбыта. Также необходимо развитие новых направлений логистики через Центральную Азию и разработка новых либо увеличение пропускной способности существующих сухопутных и мультимодальных маршрутов на направлениях в Китай и страны Юго-Восточной Азии.

Продовольствие, в частности зерно, станет одним из наиболее распространенных видов грузов, которые в перспективе будут перевозиться как в южном, так и в северном направлении по МТК «Север — Юг». По оценкам ЕАБР (Винокуров и др., 2021b), к 2030 г. по трем маршрутам коридора (Западному, Восточному и Транскаспийскому) прогнозируется рост перевозок продовольственных грузов в контейнерах до 69–164 тыс. ДФЭ в зависимости от сценария. Кроме того, на Транскаспийский маршрут МТК «Север — Юг» могут быть переориентированы значительные объемы перевозок растительного масла наливом, а также зерна.

Согласно прогнозным оценкам ЕАБР, поток зерновых грузов по МТК «Север — Юг» к 2030 г. может составить от 8,7 до 12,8 млн тонн. В 2030 г. объемы перевозок зерна будут превосходить потенциал контейнерных перевозок по всем другим товарным категориям вместе взятым.

Особое значение для обеспечения эффективной логистики продовольствия по коридору «Север — Юг» будет иметь **развитие транспортно-логистической и мягкой инфраструктуры**, включая достройку единственного недостающего железнодорожного участка между Рештом и Астарой (Иран) на Западном маршруте, электрификацию железнодорожных линий, реконструкцию пограничных переходов, строительство и модернизацию специализированных терминалов в портах Каспийского моря, оптово-распределительных центров, объектов агрологистики, закупку флота и специализированного подвижного состава, включая инновационные фитинговые платформы, рефконтейнеры, танк-контейнеры для перевозки растительного масла и др. (Винокуров и др., 2022а).

Внешнеторговая политика ЕАЭС

С учетом перестройки географической структуры внешней торговли стран ЕАЭС потенциал развития торгово-инвестиционных отношений с азиатскими государствами существенно увеличился. Это определяет важность расширения сети соглашений о свободной торговле стран ЕАЭС для формирования новых экономических связей.

ЕАЭС имеет пять торговых соглашений с другими странами, три из которых подразумевают создание зон свободной торговли². Первое соглашение о свободной торговле ЕАЭС в формате «ЗСТ+» подписано в 2015 г. с Вьетнамом. Помимо договоренностей об обнулении пошлин в соглашение вошли вопросы, регулирующие торговлю услугами и сферу инвестиций между Россией и Вьетнамом. Соглашение о свободной торговле с **Сербией** подписано в 2019 г. и вступило в силу в 2021 г. С **Сингапуром** в 2019 г. были подписаны соглашение о свободной торговле и рамочное соглашение о всеобъемлющем торгово-экономическом

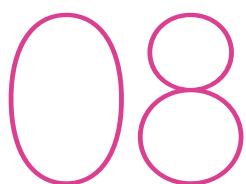
сотрудничестве, которые не вступили в силу на текущий момент.

С **Ираном** с 2019 г. действовало временное соглашение, ведущее к образованию ЗСТ. В декабре 2023 г. страны ЕАЭС подписали с Ираном полноформатное соглашение о зоне свободной торговли.

С **Китаем** в 2018 г. подписано соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве. Оно не является преференциальным, при этом охватывает различные вопросы: техническое регулирование, таможенное и отраслевое сотрудничество, государственные закупки, электронную торговлю и т.д. В рамках реализации этого соглашения в 2023 г. принята дорожная карта, ключевой раздел которой — развитие цифровых транспортных коридоров.

В активной фазе находятся переговоры о заключении соглашений о свободной торговле с **Египтом, Индонезией, ОАЭ**. ■

² <https://eec.eaeunion.org/comission/department/dotp/torgovye-soglasheniya/>



Расширение сети соглашений о свободной торговле

Разработка и заключение торгово-экономических соглашений о свободной торговле с развивающимися экономиками в текущих условиях является центральным инструментом развития торговых и инвестиционных связей в рамках ЕАЭС.

Взаимная торговля, как правило, получает импульс за счет подписания торговых соглашений благодаря предоставлению тарифных льгот, снижению или снятию таможенных пошлин, упрощению торговых процедур. Также соглашения могут способствовать расширению номенклатуры поставляемых из ЕАЭС товаров и уменьшению сырьевой направленности экспорта. Сеть таких соглашений призвана расширять и упрощать доступ экспортеров товаров и услуг из стран ЕАЭС на рынки

других стран, а также помогать им встраиваться в региональные и глобальные производственные цепочки, привлекать инвестиции.

Соглашения о свободной торговле нужны ЕАЭС, чтобы не только закрепиться на динамично развивающихся рынках, но и выстроить долгосрочные экономические и инвестиционные связи. В этой связи перспективной выглядит **разработка соглашений в формате «ЗСТ+», включая широкое отраслевое сотрудничество**. Торговое соглашение, включающее отраслевое сотрудничество, впервые подписано странами ЕАЭС с Ираном. В числе приоритетов стран ЕАЭС — улучшение взаимосвязанности с третьими странами в сферах продовольственной безопасности, электроэнергетики, инфраструктуры, информационных технологий и др. (ЕЭК, 2023).

Включение в соглашения вопросов сферы услуг и инвестиций или заключение отдельных соглашений в этой области государствами-членами ЕАЭС позволит обеспечить устойчивое развитие свободной торговли услугами и товарами, учитывая их неразрывную связь, установить более тесные экономические отношения с перспективами создания со странами-партнерами совместных предприятий, новых высококвалифицированных рабочих мест, цепочек добавленной стоимости, развития научно-технологического сотрудничества. Соглашение по торговле услугами и инвестициям подписано с государствами-членами СНГ, в котором дополнительно к странам ЕАЭС присоединились Республика Таджикистан и Республика Узбекистан, с которыми были закреплены правовые рамки сотрудничества в сфере торговли услугами и осуществления инвестиций. Стартовали двусторонние переговоры отдельных государств-членов ЕАЭС о заключении Соглашений о торговле услугами и инвестициях с ОАЭ, которые станут основой двусторонней преференциальной торговли.

Перспективными для заключения соглашений о свободной торговле товарами являются крупные растущие экономики Ближнего Востока и Азии. Помимо стран, с которыми ведутся соответствующие переговоры, это могут быть также Бангладеш, Иордания, Турция, Таиланд, Филиппины и другие государства. **Целесообразно ориентироваться на страны, которые имеют развитые сети торговых отношений в своих регионах**. Это позволит создать «мосты» для взаимодействия с другими государствами, прямые связи с которыми у стран ЕАЭС пока относительно слабы. Сотрудничество с развивающимися странами позволит выйти на новые рынки.

Например, соглашение с Египтом может стать для ЕАЭС «воротами» в Африку. Египет имеет беспопшлинный доступ на рынки ЕС, соглашение о свободной торговле с Турцией и МЕРКОСУР, является участником Африканской континентальной зоны свободной торговли. Членами арабской ЗСТ являются страны Северной Африки и страны Ближнего Востока, включая ОАЭ, с которыми ЕАЭС также планирует подписать торговое соглашение.

Трансграничные расчеты в цифровых валютах

Цифровые валюты центральных банков (CBDC — Central Bank Digital Currency) активно распространяются в мире. В 2022 г. доля центральных банков, вовлеченных в разные формы разработки CBDC, увеличилась до 93%. CBDC подразделяются на розничные (потребительские) и оптовые. Основная цель внедрения розничных CBDC — развитие финансовой инклюзии, оптовых — обеспечение трансграничных платежей (Kosse, Mattei, 2023). На саммите ШОС в 2023 г. Председатель КНР предложил странам ШОС расширять кооперацию суверенных цифровых валют (Xi, 2023).

Платежи в цифровых валютах могут оказаться более быстрыми, дешевыми и безопасными, чем традиционные системы корреспондентского банковского обслуживания, в том числе за счет сокращения посредников в операциях.

При решении технических вопросов функциональной совместимости (интероперабельности) трансграничные платежи в CBDC могут помочь снизить зависимость от международной платежной инфраструктуры, в частности, стать альтернативой SWIFT. С учетом тренда

на фрагментацию глобальной финансовой инфраструктуры, трансграничные расчеты в CBDC могут стать критическим элементом торгово-финансовой инфраструктуры (НБ РК, 2022).

Скорость платежей в CBDC может вырасти за счет упрощения операционных процедур, например, юридических проверок (due diligence) и «знай своего клиента» (KYC) (BIS, 2022a). Функционирование инфраструктуры 24/7 позволит состыковать операционные периоды в разных юрисдикциях, а сокращение числа посредников в цепочке уменьшит количество проверок (Kosse, Mattei, 2023). Вместе с тем разные юрисдикции являются серьезным препятствием для использования CBDC в трансграничных платежах.

С другой стороны, трансграничные расчеты в цифровых валютах могут стать источником определенных рисков, в том числе крипториски (мошенничество и др.), финансовые риски, включая повышение волатильности потоков капитала, снижение эффективности монетарной политики и т.д. (BIS, IMF, World Bank, 2022). ■



Движение к технической совместимости цифровых валют национальных (центральных) банков

Странам ЕАЭС целесообразно обеспечить техническую совместимость национальных цифровых валют и сближение подходов к выработке дизайна моделей трансграничных платежей в цифровых валютах. Это позволит содействовать снижению зависимости от международной платежной инфраструктуры и развитию торгово-инвестиционных связей.

Цифровые валюты стран ЕАЭС находятся на разных этапах развития. Это соответствует мировым тенденциям, свидетельствующим об отсутствии синхронности в этом процессе. По данным на июнь 2023 г., страны, представляющие 98% мировой экономики, находились

в процессе разработки цифровых версий своих валют, в том числе 46 стран и валютных союзов изучали вопрос введения CBDC, 32 — развивали CBDC, 21 — тестировали, 11 — запустили CBDC³.

В разработке национальных цифровых валют среди стран ЕАЭС наиболее продвинулись Россия и Казахстан. Другие страны ЕАЭС исследуют потребности в национальных цифровых валютах.

Банк России в августе 2023 г. запустил пилотный проект с использованием цифрового рубля в реальных операциях. Начиная с 2025 г. цифровым рублем смогут активно пользоваться граждане и бизнес (ЦБ РФ, 2023).

Запуск платформы цифрового тенге состоялся в пилотном режиме в ноябре 2023 г. В 2024 г. будет осуществляться масштабирование проекта с подключением новых участников и расширением сервисов (Шолпанкулов, 2023). Внедрение цифрового тенге планируется в три этапа до конца 2025 г.

При этом фокус пока сделан на развитии розничных возможностей цифровых валют России и Казахстана. Их трансграничный функционал исследуется. Прорабатываются возможности осуществления трансграничных платежей.

Страны мира экспериментируют в отношении оптовых проектов своих цифровых валют для трансграничных расчетов. Тестирование различных форматов взаимодействия цифровых валют свидетельствует об интересе государств к трансграничной интеграции суверенных цифровых валют и вариативности технологических решений.

В мире насчитывается 16 международных платформ CBDC, объединяющих различные юрисдикции⁴. Среди них — mBridge, Aber, Dunbar, Nexus, в которых участвуют страны АСЕАН, Ближнего Востока, КНР и другие (рисунок 7). При этом банк международных расчетов активно вовлечен в разработку трансграничных расчетов в цифровых валютах: проводит тестирование этих платформ, участвует во многих международных инициативах и призывает страны к созданию правовой основы для взаимодействия CBDC (McGleenon, 2023).

Банк России обсуждает возможности интеграции цифрового рубля с платформами национальных валют нескольких стран (Интерфакс, 2023). Национальным Банком Республики Казахстан проводятся исследования возможности трансграничных платежей в сотрудничестве с международными организациями, такими как SWIFT. В 2023 г. осуществлено присоединение к инициативе банка международных расчетов mBridge в качестве государства-наблюдателя (Шолпанкулов, 2023).

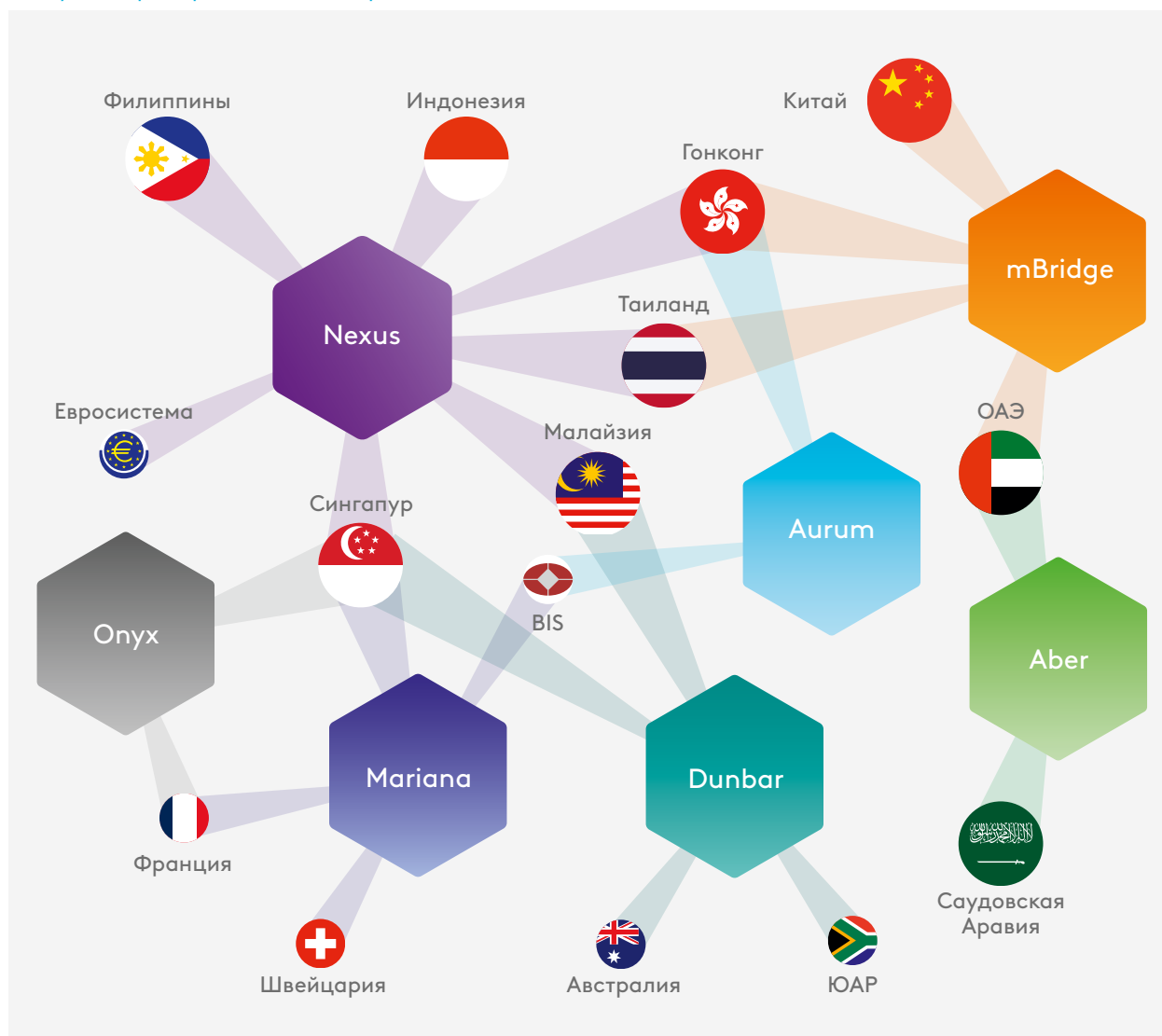
Проект mBridge (Multiple Bridge) — совместная разработка институтов Гонконга, Таиланда, ОАЭ и КНР, где в том числе участвует цифровой юань (digiyuan, e-CNY) (BOFIT, 2023). В 2022 г. проводилось тестирование транзакций между 20 коммерческими банками в четырех разных юрисдикциях (BIS, 2022b).

На текущем этапе развития цифровых валют в ЕАЭС целесообразна выработка согласованных технических решений. Вероятно, не все предлагаемые международными организациями технические решения для осуществления транзакций в CBDC могут оказаться доступными в перспективе для всех валют ЕАЭС.

³ Central Bank Digital Currency Tracker. Available at: <https://www.atlanticcouncil.org/cbdctracker/>.

⁴ Там же.

↓ Рисунок 7. Трансграничные CBDC-проекты



Источник: составлено аналитиками ЕАБР на основе Atlantic Council, CBDC Tracker по состоянию на август 2023 г.

Странам ЕАЭС целесообразно также интегрироваться с региональными системами быстрых платежей (СБП) для развития возможностей трансграничных платежей. Более 80% центральных банков считают целесообразным одновременное развитие CBDC и СБП (Kosse, Mattei, 2023). Перспективной для стран ЕАЭС является система АСЕАН транзакций в местной валюте (LCSF – Local Currency Settlement Framework) (Tama, Wijayanti, 2023) и связанная с ней система цифровых платежей на основе QR-кода. В 2021 г. LCSF внедрена во взаиморасчетах Индонезии и Китая, в 2023 г. – Индонезии и Японии (Muhammad, 2023). Данную систему страны АСЕАН планируют распространять среди стран-партнеров (Falak Medina, 2023).

Горизонтальное сотрудничество МБР

Потребность в финансовых вложениях в инфраструктуру региона Большой Евразии для достижения целей устойчивого развития оценивается в размере 5–8% ВВП⁵ ежегодно в зависимости от страны, при этом дефицит инвестиций на 2023–2040 гг. (UNCTAD, 2023) в целом для развивающихся стран оценивается на уровне около 1,1 трлн долл.

Инвестиционные потребности инфраструктуры стран Центральной Азии, находящихся в самом сердце Большой Евразии, оцениваются АБР около 75 млрд долл. в год до 2030 г. Частично эти объемы закрываются МБР, которые работают

в регионе: в 2016–2022 гг. их совокупные инвестиции составляли 10–15 млрд долл. в год, что покрывает до 20% от потребности в инфраструктурных инвестициях.

МБР стран Евразии могут сотрудничать «горизонтально», что позволит увеличить количество капиталоемких проектов в регионе. Совместная проектная экспертиза помогает снизить коммерческие риски. ЕАБР можно рассмотреть в качестве лидера (или одного из лидеров) в создаваемых пулах МБР по реализации региональных инвестиционных проектов, в том числе со значимыми эффектами для устойчивого развития. ■

⁵ Оценки экспертов ЕАБР на основе расчетов АБР (<https://www.carecprogram.org/uploads/2019-HLCAREC-Forum-Background-Note-ru.pdf>).

10

Усиление сотрудничества МБР: консолидация ресурсов, экспертизы и возможностей

МБР играют ключевую роль в решении задачи закрытия разрыва инвестиций в развитие инфраструктуры в Евразии. Однако крупные многомиллиардные проекты, особенно затрагивающие интересы нескольких сопредельных стран, зачастую не могут быть реализованы одним институтом развития самостоятельно. **Повышение уровня кооперации между банками развития, осуществляющими деятельность в регионе, позволит увеличить количество капиталоемких проектов в Большой Евразии.** Особенно важно повышение кооперации между региональными МБР, созданными странами с развивающимися рынками (МБР – СРР), поскольку именно они способны наиболее быстро и гибко реагировать на реальные потребности таких стран.

В регионе ведет деятельность множество многосторонних организаций развития. Помимо глобальных институтов, таких как Группа Всемирного банка, ЕБРР, ЕИБ и другие, ключевую роль в которых играют страны ОЭСР, в регионе работают и МБР, учрежденные странами, расположенными в Большой Евразии. Среди них: Азиатский банк развития (АБР), Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Исламский банк развития (ИБР),

Новый банк развития (НБР), Евразийский банк развития (ЕАБР), Черноморский банк торговли и развития (ЧБТР), Международный банк экономического сотрудничества (МБЭС), Международный инвестиционный банк (МИБ), Банк развития и торговли ОЭС (ETDB), Фонд ОПЕК по международному развитию. Перечень организаций не претендует на исчерпывающий характер.

Большинство перечисленных МБР имеют схожие цели, направленные на содействие устойчивому развитию и решение глобальных и региональных задач. Во многом это обусловлено участием одних и тех же акционеров в разных МБР. Единообразие целей и совпадающие страны-участницы объективно должны создавать условия для высокого уровня координации деятельности МБР, что находит отражение в реализации совместных проектов. Однако оценка эффективности сотрудничества МБР на сегодняшний день отсутствует.

Повышение уровня кооперации между МБР может принимать разные формы, при этом **наиболее значимы следующие виды сотрудничества.**

- 1. Мобилизация капитала** путем софинансирования, предоставления взаимных гарантий или создания совместных фондов для реализации проектов. Это позволит значительно увеличить капиталоемкость проектов, в том числе за счет устранения ограничений для МДБ, связанных с рисками, лимитами, требованиями к структуре портфеля и прочим.
- 2. Содействие развитию рынков капитала** региона посредством выпуска совместных бондов разных типов, участия в капитале, создания трастовых фондов. Сотрудничество в этой сфере позволит увеличить емкость фондовых рынков стран региона ([World Bank, 2016](#)), повышая доступность финансирования как за счет увеличения активов, так и за счет улучшения условий фондирования.
- 3. Финансирование в местных валютах** путем выпуска взаимных бондов и валютных свопов. Это позволит удовлетворить рост спроса на финансирование в национальных валютах для проектов, ориентированных на внутренний рынок, и повысит доступность ресурсов для заемщиков за счет снижения валютных рисков.
- 4. Сотрудничество в области проектной экспертизы**, в том числе посредством использования накопленной экспертизы (проектной, отраслевой, страновой) каждого МБР, что позволит снизить риски и сократить сроки реализации проектов и в конечном итоге повысить их эффективность.
- 5. Объединение знаний и накопленного опыта** посредством проведения сравнительного странового анализа, совместных исследований, реализации долгосрочных проектов (например, создания и ведения баз данных), проведения совместных семинаров и т.д. Такое сотрудничество в значимой мере формирует условия для свободного доступа к знаниям в странах, столь важного для поддержания высокого уровня человеческого потенциала в них. Кроме того, совместные исследования позволят наилучшим образом учесть опыт разных стран для решения вопросов глобальной повестки.
- 6. Кооперация в области технической помощи** путем распределения расходов, гармонизации подходов и процедур и объединения накопленного опыта. Помимо повышения качества технической помощи и, соответственно, самих проектов, такое сотрудничество высвободит ресурсы для расширения технической помощи за счет сокращения дублирующих расходов.

- 7. Реализация в регионе трансграничных проектов, затрагивающих интересы нескольких стран.** Такая форма сотрудничества, где важна координация между МБР, позволит заметно расширить объемы проектов. МБР могут выступать арбитром между правительствами, снижая тем самым политические риски проектов и обеспечивая учет позиций всех заинтересованных сторон. Кроме того, участие пула МБР способно сформировать условия для привлечения в проекты частного финансирования.

В настоящее время сотрудничество МБР реализуется в той или иной мере по каждому из перечисленных направлений. Однако оно носит спорадический характер и преимущественно преследует цели финансирования для устранения ограничений, связанных с реализацией крупных проектов. Опыт реализации совместных проектов в Евразии указывает на заметный рост эффекта от кооперации, в том числе в плане усиления интеграционных связей.

Системная работа в части сотрудничества МБР в регионе способна сформировать условия для повышения как эффективности реализации проектов в регионе, так и уровня интеграции и кооперации между странами. Особая роль в этом может принадлежать региональным МБР, поскольку, учитывая состав их стейкхолдеров, именно они в большей степени заинтересованы в увеличении числа проектов и расширении финансирования в регионе.

Наиболее перспективными сферами для кооперации МБР на пространстве Евразии являются модернизация и строительство трансграничной энергетической и транспортной инфраструктуры, особенно направленной на региональную экономическую интеграцию, обеспечение доступа на мировые рынки товаров из стран, не имеющих выхода к морю, цифровизацию и зеленую трансформацию, расширение доступа населения к водопроводящей коммунальной инфраструктуре, поддержку водно-энергетического и агропромышленного комплекса, включая ирригацию и переработку сельскохозяйственной продукции.

В качестве **примеров совместного финансирования МБР** крупных инфраструктурных проектов в странах Евразии могут быть выделены:

- международный государственно-частный проект строительства Большой Алматинской кольцевой автодороги (БАКАД) протяженностью 66 км, входящей в международный транспортный коридор «Западная Европа – Западный Китай»: стоимость проекта составила 743 млн долл., 78% профинансировано синдикатом МБР в лице Евразийского банка развития, Европейского банка реконструкции и развития и Исламского банка развития ([ЕАБР, 2021](#));
- софинансирование со стороны Азиатского банка развития и ЕАБР двух проектов: строительства автодороги Бишкек – Ош длиной 655 км в рамках транспортного коридора ЦАРЭС-3 «Российская Федерация – Ближний Восток и Южная Азия» и реабилитации Токтогульской ГЭС с заменой двух гидроагрегатов станции, общим объемом финансирования в размере 250 млн долл. ([Правительство КР, 2015](#));
- проект CASA-1000, софинансируемый АБР, Всемирным банком, Европейским инвестиционным банком, ИБР и другими институтами развития; в рамках проекта ведется создание инфраструктуры для экспорта электроэнергии с существующих ГЭС Кыргызстана и Таджикистана в Афганистан и Пакистан ([Винокуров и др., 2021a](#)).

Трансфер экспертизы международных финансовых организаций положительно влияет на привлекательность рынка проектов в Евразии для широкого круга участников. МБР могут способствовать расширению состава концессионных компаний с возможностью формирования различных горизонтов инвестирования для разных участников, развитию инновационных механизмов финансирования на ранних стадиях проекта.

Климатические обязательства на евразийском пространстве

Большинство стран Евразии приняли обязательства в рамках адаптации к изменению климата и развития зеленой экономики. Одним из механизмов зеленой трансформации экономик является климатическое финансирование. Большую роль в нем могут сыграть МБР, которые в июне 2023 г. обнародовали совместные принципы согласования финансирования с целями Парижского соглашения. Фокус

внимания МБР предполагается на перспективных инструментах и направлениях зеленого/климатического финансирования и создании единой платформы (механизма) аккумуляции финансовых ресурсов и «устойчивого» инвестирования с целью поддержки зеленых проектов и реализации климатических обязательств стран Большой Евразии. ■

11

ПРАКТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ / ФИНАНСЫ

Создание многостороннего механизма зеленого финансирования

Реализация обязательств в рамках Парижского соглашения по климату предполагает применение и развитие всего спектра инструментов зеленого финансирования⁶ и создание общих платформ аккумуляции финансовых ресурсов с целью поддержки зеленых/климатических проектов и программ стран Большой Евразии. Для расширения инвестиций в такие проекты на евразийском пространстве возможно привлечение средств специальных фондов, включая субсидии и гранты от международных институтов, ориентированных на климатическое финансирование.

Значительным потенциалом для развития инструментов зеленого финансирования обладают МБР, роль которых в реализации зеленой повестки в Евразии будет устойчиво расти. Так, в 2022 г. объем климатического финансирования МБР составил 99,5 млрд долл., из которых более 60,7 млрд долл. (в 2021 г. — 50,6 млрд долл.), или 63%, было предоставлено странам с низким и средним уровнем доходов населения для климатической митигации и адаптации (EIB, 2023). Удельный вес климатического финансирования в портфеле МБР в перспективе будет преобладать. Например, Азиатский банк развития планирует направить на климатические цели к 2030 г. не менее 75% объема финансирования, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций — 50% к 2025 г. (Винокуров и др., 2023а).

Для Большой Евразии представляется полезным опыт ЕБРР, в структуре которого действует Механизм финансирования зеленой экономики (GEFF), поддерживающий предприятия и домохозяйства, желающие инвестировать в зеленые технологии.

⁶ Согласно позиции АБР, зеленое финансирование означает все финансовые инструменты, инвестиции и механизмы, соответствующие подходу «климат плюс», направленному на цели как климатической, так и экологической устойчивости.

Механизм финансирования зеленой экономики (Green Economy Financing Facility, GEFF) является программой (схемой) ЕБРР, в рамках которой данный банк предоставляет мини-кредиты более чем 190 партнерским финансовым учреждениям в 29 странах на сумму свыше 6,3 млрд евро в год совместно со Всемирным банком, АБР, Глобальным экологическим фондом, ФАО и др.⁷ При этом ресурсы GEFF доступны для ограниченного круга стран и организаций.

Поскольку потребность стран Большой Евразии в зеленом финансировании колоссальная, то актуально **создание «евразийского» аналога GEFF — механизма зеленого (или шире — устойчивого) финансирования**, но в формате коалиции МБР с общей финансовой платформой, заинтересованных в равноправном партнерстве по реализации значимых климатических и ESG-ориентированных проектов, выпусков зеленых и климатических облигаций и других инструментов устойчивого финансирования и развития, предлагаемых далее. Прежде всего может рассматриваться консорциум из таких МБР, как, например, АБР, ИБР, АБИИ, НБР, ЧБТР, Фонд ОПЕК для международного развития и ЕАБР, между которыми уже имеются или налаживаются некоторые форматы двустороннего сотрудничества, включая направления, связанные с устойчивым развитием стран-участниц. Предлагаемый «GEFF-like» механизм зеленого/устойчивого финансирования мог бы в перспективе привлекать также ресурсы Зеленого климатического фонда, Климатического инвестиционного фонда, Глобального экологического фонда и других релевантных участников рынков устойчивых финансов, включая организации, присоединившиеся к Принципам зеленых инвестиций «Одного пояса, одного пути» (ЕАБР, 2023).

МБР, действующие на Евразийском пространстве, могли бы развивать инструменты совместного устойчивого финансирования, в том числе через зеленое синдицирование, кросс-гарантированные выпуски GSS+ облигаций, финансирование климатического перехода. Использование зеленых кредитных линий (GCLs) является одним из наиболее эффективных инструментов финансирования климатических проектов. В соответствии с процедурой GCLs, средства от международных финансовых организаций распределяются между участвующими местными финансовыми учреждениями (в том числе коммерческими банками, национальными банками развития, специализированными финансовыми учреждениями и небанковскими кредитными организациями), которые, в свою очередь, осуществляют процесс кредитования конечных заемщиков — разработчиков зеленых проектов (EU4Climate, 2020).

Актуальной может быть **адаптация опыта АСЕАН к условиям и потребностям ЕАЭС**, в частности, опыта Механизма зеленого финансирования АСЕАН и Диалога высокого уровня АСЕАН — ЕС в области устойчивого развития. Так, в рамках Диалога АСЕАН — ЕС Европейская комиссия принимает участие в развитии Механизма зеленого финансирования АСЕАН в соответствии с «Европейской зеленой сделкой», в тесной координации с АБР и европейскими финансовыми институтами. При этом Механизм зеленого финансирования АСЕАН (встроен в Инфраструктурный фонд АСЕАН), учрежденный АБР и правительствами стран АСЕАН, является единственной региональной инициативой в области зеленого финансирования, направленной на разработку и расширение масштабов проектов, способствующих улучшению климата в странах АСЕАН. Механизм зеленого финансирования АСЕАН делает акцент на работе с национальными банками развития и организациями, имеющими прямой доступ к Зеленому климатическому фонду, и аккумулирует порядка 7 млрд долл. на реализацию зеленых проектов АСЕАН (ADB, 2023).

Также для ЕАЭС полезно учесть опыт программ ЕС, стимулирующих развитие устойчивого финансирования за периметрами ЕС в рамках «Европейской зеленой сделки». В частности, в рамках программы EU4Climate ЕС совместно с ПРООН оказывает поддержку

⁷ EBRD. Green Economy Financing Facility. Available at: <https://ebrdgeff.com/about-seff/>

странам Восточного партнерства в достижении климатических целей на платформе Восточноевропейского партнерства по вопросам энергоэффективности и экологии (E5P). На проекты E5P странам Восточного партнерства было предоставлено свыше 164 млн евро из различных источников финансирования и привлечено почти 1,2 млрд евро в виде инвестиций в развитие зеленых городов, включая энергоэффективность в общественных зданиях, капитальный ремонт систем отопления, обращение с твердыми отходами и городской транспорт (CORLEAP, 2022). В рамках Восточного партнерства ЕС поддерживает порядка 80 предприятий малого и среднего бизнеса стран-участниц в их адаптации к изменению климата и использовании «зеленых» возможностей, включающих меры повышения ресурсоэффективности и доли чистого производства. Данный опыт может быть полезен для ЕАЭС, в рамках которого целесообразно **внедрение инструментов поддержки зеленого перехода или климатической адаптации малого и среднего бизнеса.**

Тенденции и перспективы академической мобильности в Большой Евразии

Академическая мобильность может стать одним из ключевых механизмов научно-технологического сотрудничества и сближения рынков труда стран Большой Евразии. В качестве инструмента предлагается запуск масштабной Евразийской программы академической мобильности для всех стран Большой Евразии в формате международного консорциума ведущих университетов с вовлечением бизнеса и максимально гибким структурированием направлений в зависимости от приоритетов каждой страны.

Усиление взаимосвязей стран Большой Евразии в области образования — от обменов школьниками, студентами, аспирантами и преподавателями до гармонизации образовательных программ и взаимного признания дипломов — является ключевым инструментом долгосрочной научно-технической кооперации и экономической интеграции. Согласно экспертным оценкам, наличие международной образовательной сети из ведущих университетов имело бы особое значение с точки зрения обеспечения занятости и реализации человеческого потенциала в условиях структурной перестройки мировой экономики на основе нового технологического уклада. Создание такой сети целесообразно как для обучения граждан развивающихся стран, так и при реализации программ повышения квалификации и переобучения безработных в целях их соответствия новым квалификационным требованиям (Глазьев и др., 2023).

В настоящее время на евразийском пространстве существуют такие масштабные проекты образовательных обменов, как Сетевой университет СНГ, Университет ШОС, реализуется инициатива Евразийского сетевого

университета. Существующие сетевые университеты хотя и являются достаточно перспективными и уже продемонстрировали некоторые результаты, тем не менее пока не стимулируют статистически значимые потоки реальных образовательных обменов в целях подготовки передовых кадров для евразийского континентального сотрудничества.

В качестве примера лучшей мировой практики может служить программа Европейской комиссии Erasmus+, которая поддерживает проекты, партнерства, мероприятия и мобильность в области образования, профессионального обучения, работы с молодежью и спорта. Программа предоставляет финансирование для развития сотрудничества в этих сферах как между странами ЕС, так и с третьими странами-партнерами во всем мире, охватывая в общей сложности 33 государства, включая страны ЕАЭС, Латинской Америки, Африки, Карибского бассейна. Вуз из страны-партнера в рамках программы может направить своих студентов и аспирантов (на срок от трех месяцев до года) или сотрудников (на срок до двух месяцев) в партнерский вуз другой страны, участвующей в программе. Целевые показатели программы следующие: 30 тыс. стипендий студентам и сотрудникам вузов в рамках программ совместных магистерских дипломов; 130 тыс. индивидуальных стипендий для поддержки краткосрочной мобильности между вузами стран-партнеров и стран программы; 1 тыс. проектов повышения потенциала высшего образования; 2 тыс. проектов в рамках программы Jean Monnet (краткосрочные курсы по проблематике европейской интеграции). ■

12

Программа развития академической мобильности

Для полной реализации потенциала образовательных обменов в Большой Евразии предлагается запуск масштабной международной программы образовательной и академической мобильности. В качестве целевых ориентиров программы возможно обозначить ежегодное вовлечение десятков тысяч студентов, аспирантов и преподавателей в привязке к целям и задачам дорожных карт евразийской кооперации, отраслевых и внешнеэкономических приоритетов стран — участниц программы.

Данную программу можно структурировать как систему грантов, которая полностью или частично покрывает расходы на обучение (один-два семестра) в стране-участнице. Финансирование должно быть мультиканальным, то есть распределенным между семьей (в части транспортных расходов), вузом и государством (в части расходов на обучение и проживание в университетском кампусе) с градацией в зависимости от доходов семьи и направления мобильности — удаленности принимающей страны и стоимости обучения/проживания в ней. Возможно, часть затрат могла бы нести специальная структура (фонд или агентство по аналогии с программой Erasmus+).

Приоритетом программы могла бы стать **подготовка высококвалифицированных инженерно-технических кадров** по прорывным отраслям, прежде всего для обеспечения бесперебойного функционирования трансграничной инфраструктуры, включая железные и автодороги, электросети, нефте- и газопроводы, а также для запуска и развития ключевых интеграционных мегапроектов и укрепления кооперационных связей стран Большой Евразии. Также важна нацеленность на усиленную подготовку учителей русского языка как рабочего языка ряда межгосударственных институтов Евразийского региона и важного средства межнационального общения и сотрудничества.

Предлагаемую программу образовательных обменов следовало бы структурировать как **консорциум ведущих университетов стран-участниц с вовлечением бизнеса и объектов инновационной инфраструктуры**. Частные и государственные компании, оказывающие поддержку программе, могли бы получить особые привилегии. При этом необходимо выстраивать схему параллельного прохождения учебы и производственной практики в рамках программы, что повысит ее эффективность, «приземлит» на почву реальных экономических задач.

Приемлемой нормативно-правовой базой для реализации программы образовательных обменов представляется отдельное **межправительственное соглашение**, к которому государства Большой Евразии могли бы присоединиться при наличии взаимного интереса. При этом целесообразно обеспечить **максимально гибкие условия участия стран**, не только в рамках всех направлений обучения, включая бакалаврские, магистерские, узкие отраслевые и языковые программы, но и в рамках отдельных модулей. Также для запуска предлагаемой программы целесообразно подписание вузами-партнерами соглашения, гарантирующего зачет единиц (баллов) в учебном процессе и квалификационном документе по результатам обучения за рубежом. Это дало бы дополнительный импульс гармонизации образовательных программ и взаимному признанию дипломов стран — участниц программы.

Таким образом, Евразийская программа академической мобильности могла бы послужить важным структурным элементом кооперации, усиливая экономические связи стран Большой Евразии и сотрудничество в сфере образования и науки. Это особенно актуально

на данном этапе для развития партнерских отношений ЕАЭС со странами Азии, чаще заинтересованными в совместных предприятиях и трансграничных мегапроектах, под которые будут необходимы соответствующие кадры, знакомые со спецификой национальных и региональных рынков Евразии, их интеграционного развития.

НЕАКТУАЛЬНЫЕ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ РЕШЕНИЯ

С 2012 г. было предложено несколько масштабных идей интеграционного взаимодействия между странами Большой Евразии. В современных условиях они практически не поддаются решению в связи с изменением условий и приоритетов либо время и опыт показали их нежизнеспособность. Обоснованный отказ от их обсуждения позволит странам сфокусировать усилия на практических решениях, являющихся более реализуемыми, и добиться гораздо больших результатов. Ниже приведены несколько примеров интеграционных инициатив, в настоящее время, по нашему мнению, не актуальных для стран региона.

Зона свободной торговли «от Лиссабона до Владивостока»

Идею формирования общего экономического пространства, или подписания соглашения о свободной торговле «от Лиссабона до Владивостока (Шанхая)», сегодня нельзя назвать реалистичной. Ранее она основывалась на глобальной интеграции крупнейших региональных блоков: ЕАЭС, ЕС, АСЕАН и т.д. Так, наиболее перспективные направления потенциальной мегасделки ЕАЭС — ЕС были предложены Центром интеграционных исследований ЕАБР и Международным институтом прикладного системного анализа в ходе исследовательского проекта «Вызовы и возможности экономической интеграции в рамках европейского и евразийского пространств» (Кабат и др., 2016). Однако возникшие в последние годы системные противоречия между частью стран — членов ЕАЭС и ЕС поставили на паузу развитие экономического сотрудничества двух союзов. Альтернативой является расширение сети соглашений о свободной торговле. Перспективы расширения сети торговых соглашений теперь во многом связаны с азиатским направлением, прежде всего с такими крупными игроками, как КНР, Индия, Индонезия, ОАЭ.

В регионе есть разные примеры попыток формирования крупных торговых соглашений в отдельных субрегионах Большой Евразии. В частности, за последние 20 лет странам ШОС так и не удалось прийти к торговому соглашению, хотя создание зоны свободной торговли было предусмотрено принятой в 2003 г. Программой многостороннего торгово-экономического сотрудничества⁸. После вхождения в число участников ШОС Индии и Пакистана идея торговой зоны стала еще менее реалистичной. С другой стороны, проект Всестороннего регионального экономического партнерства (ВРЭП) на основе ЗСТ стран АСЕАН добился успехов и стал крупнейшей в мире зоной свободной торговли.

⁸ <http://rus.sectesco.org/docs/about/faq.html>

Общий рынок труда

Создание общего рынка труда стран Евразии пока не представляется возможным. Основные причины — культурно-исторические факторы, языковые барьеры, разница в образовательном уровне, внедрение инноваций, позволяющих сократить потребности в человеческом труде, а также различия в национальном трудовом и миграционном законодательстве. В Евразии существует несколько центров международной миграции. Как правило, они включают исторически тесно связанные между собой государства: постсоветское пространство, «треугольники» Индия — Бангладеш — Пакистан и Сингапур — Малайзия — Индонезия. Существующие правовые барьеры жестко ограничивают миграционные потоки между другими странами.

В настоящее время возникают все новые барьеры для мобильности трудовых ресурсов. Логистические и визовые процедуры существенно усложнились, особенно при пандемии COVID-19. Интегрированные рынки труда функционируют лишь внутри ЕС и ЕАЭС, причем ЕС старается ограничить приток мигрантов из других частей Евразии. Едва ли эти вызовы получится преодолеть в среднесрочной перспективе.

Общее безвизовое пространство

Аналогично в перспективе ближайших лет сложно представить себе создание общего безвизового пространства на несколько десятков стран. Вместо него фокус практических усилий целесообразно сделать на двусторонних безвизовых соглашениях и масштабировании удобной для граждан схемы электронных виз.

Список литературы

- Валдайский клуб (2019) *К Великому океану: хроника поворота на Восток*. Сборник докладов Валдайского клуба. М.: Фонд развития и поддержки Международного дискуссионного клуба «Валдай». Доступно на: <https://ru.valdaiclub.com/files/28988/> (Просмотрено 29 сентября 2023).
- Винокуров, Е. (2008) *Общий электроэнергетический рынок СНГ*. Отраслевой обзор. Июль. Алматы: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/upload/iblock/03e/Obshchiy-elektroenergeticheskiy-rynok-SNG.pdf> (Просмотрено 29 августа 2023).
- Винокуров, Е. (2013) Прагматическое евразийство. *Россия в глобальной политике*, 30 апреля. Доступно на: https://vinokurov.info/wp-content/uploads/2019/12/vinokurov_pragmatic-eurasianism_rus.pdf (Просмотрено 29 сентября 2023).
- Винокуров, Е., Либман, А. (2012) *Евразийская континентальная интеграция*. СПб.: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/evraziyskaya-kontinentalnaya-integratsiya/> (Просмотрено 29 сентября 2023).
- Винокуров, Е., Идрисова, В., Кнобель, А., Перебоев, В. (2013) *Тамозженный союз и соседние страны: модели и инструменты взаимовыгодного партнерства*. Доклад № 11. СПб.: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/tamozhenny-soyuz-i-sosednie-strany-modeli-i-instrumenty-vzaimovыgodnogo-partnerstva/> (Просмотрено 29 сентября 2023).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Усманов, Н., Цукарев, Т., Сарсембеков, Т. (2021a) *Инвестиции в водно-энергетический комплекс Центральной Азии*. Доклады и рабочие документы 21/3. Алматы, Москва: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/investitsii-v-vodno-energeticheskiy-kompleks-tsentralnoy-azii/> (Просмотрено 29 августа 2023).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Шашкенов, М., Забоев, А. (2021b) *Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии*. Доклад 21/5. Алматы, Москва: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-sozdanie-transportnogo-karkasa-evrazii/> (Просмотрено 29 сентября 2023).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Забоев, А., Усманов, Н. (2022a) *Международный транспортный коридор «Север – Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура*. Доклады и рабочие документы 22/2. Алматы, Москва: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/all-publications/mezhdunarodnyy-transportnyy-koridor-sever-yug-investitsionnye-resheniya-i-myagkaya-infrastruktura/> (Просмотрено 29 сентября 2023).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Усманов, Н., Сарсембеков, Т. (2022b) *Регулирование водно-энергетического комплекса Центральной Азии*. Доклады и рабочие документы 22/4. Алматы, Москва: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/regulirovanie-vodno-energeticheskogo-kompleksa-tsentralnoy-azii/> (Просмотрено 29 августа 2023).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Бабаджанян, В., Бердигулова, А., Забоев, А., Кузнецов, А., Малахов, А., Перебоев, В., Усманов, Н., Федоров, К., Харитончик, А. (2022c) *Экономика Центральной Азии: новый взгляд*. Доклады и рабочие документы 22/3. Алматы, Бишкек, Москва: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/ekonomika-tsentralnoy-azii-novyy-vzglyad/> (Просмотрено 25 августа 2023).
- Винокуров, Е., Альбрехт, К., Забоев, А., Клочкова, Е., Малахов, А., Перебоев, В. (2023a) *Глобальная зеленая повестка в Евразийском регионе*. *Евразийский регион в глобальной зеленой повестке*. Доклады и рабочие документы 23/2. Алматы: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/globalnaya-zelenaya-povestka-v-evraziyskom-regione-evraziyskiy-region-v-globalnoy-zelenoy-povestke/> (Просмотрено 29 сентября 2023).
- Винокуров, Е., Ахунбаев, А., Чуев, С., Усманов, Н., Забоев, А., Малахов, А., Перебоев, В., Ксенофонтов, М., Ползиков, Д., Потапенко, В., Шалимов, В. (2023b) *Продовольственная безопасность и раскрытие агропромышленного потенциала Евразийского региона*. Доклады и рабочие документы 23/1. Алматы: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/prodovolstvennaya-bezopasnost-i-raskrytie-agropromyshlennogo-potentsiala-evraziyskogo-regiona/> (Просмотрено 23 октября 2023).
- Винокуров, Е., Забоев, А., Малахов, А., Маслова, С. (2023c) *Трансграничные государственно-частные партнерства*. Доклады и рабочие документы 23/3. Алматы: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/transgranichnye-gosudarstvenno-chastnye-partnerstva/> (Просмотрено 23 октября 2023).
- Глазьев, С., Митяев, Д., Ткачук, С. (2023) *О возможностях экономического развития ЕАЭС в долгосрочной перспективе*. Научный доклад. М.: Научный совет РАН по комплексным проблемам евразийской экономической интеграции, модернизации, конкурентоспособности и устойчивому развитию.
- ЕАБР (2021) *Строительство и эксплуатация Большой Алматинской кольцевой автомобильной дороги*. Доступно на: <https://eabr.org/lp/bakad/> (Просмотрено 16 октября 2023).
- ЕАБР (2023) *ЕАБР в качестве наблюдателя присоединился к инициативе «Принципы зеленых инвестиций «Одного пояса, одного пути»*. 25 июля. Доступно на: <https://eabr.org/press/releases/eabr-v-kachestve-nablyudatelya-prisoedinilsya-k-initiative-printsipy-zelenykh-investitsiy-odnogo-po/> (Просмотрено 29 сентября 2023).
- ЕЭК (2016) *Интервью Министра по торговле ЕЭК Вероники Никишиной* Rambler News Service (RNS). 28 июня. Доступно на: <https://eec.eaunion.org/news/speech/28-06-2016/> (Просмотрено 27 октября 2023).

- ЕЭК (2021) Об утверждении перечня евразийских транспортных коридоров и маршрутов. Утвержден распоряжением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 26 октября 2021 г. № 175. Доступно на: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01530372/err_28102021_175 (Просмотрено 30 августа 2023).
- ЕЭК (2022) Андрей Слепнев: «Идея Большого Евразийского партнерства богатая и востребованная, надо наполнять ее содержанием». 7 сентября. Доступно на: [https://eec.eaeunion.org/news/andrey-slepnev-ideya-bolshogo-evraziyskogo-partnerstva-bogataya-i-vostrebovannaya-nado-napolnyat-ee-/](https://eec.eaeunion.org/news/andrey-slepnev-ideya-bolshogo-evraziyskogo-partnerstva-bogataya-i-vostrebovannaya-nado-napolnyat-ee/) (Просмотрено 27 октября 2023).
- ЕЭК (2023) Снятие барьеров обеспечит увеличение товарооборота между странами ЕАЭС и Индонезией. 26 мая. Доступно на: <https://forum.eaeunion.org/news/snyatie-barerov-obespechit-uvelichenie-tovarooborota-mezhdu-stranami-eaes-i-indoneziy/> (Просмотрено 20 сентября 2023).
- Интерфакс (2023) ЦБ обсуждает интеграцию платформ национальных цифровых валют с несколькими странами. 16 июня. Доступно на: <https://www.interfax.ru/business/906779> (Просмотрено 31 августа 2023).
- Кабат, П., Винокуров, Е., Ровенская, Е., Эмерсон, М., Хавлик, П., Балаш, П., Степанова, А., Кофнер, Ю., Перебоев, В. (2016) *Европейский союз и Евразийский экономический союз: долгосрочный диалог и перспективы соглашения*. Доклад № 38. СПб.: Евразийский банк развития. Доступно на: [https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/evropeyskiy-soyuz-i-evraziyskiy-ekonomicheskii-soyuz-/](https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/evropeyskiy-soyuz-i-evraziyskiy-ekonomicheskii-soyuz/) (Просмотрено 29 сентября 2023).
- Караганов, С. (ред.), Барабанов, О., Бордачев, Т. (2012) *К Великому океану, или новая глобализация России*. Аналитический доклад Международного дискуссионного клуба «Валдай». Доступно на: <https://ru.valdaiclub.com/files/22553/> (Просмотрено 29 сентября 2023).
- Красноярова, Б., Винокуров, Ю., Пузанов, А. (2022) Трансграничный Иртыш: особенности национального водопользования и международное сотрудничество. *Тихоокеанская география*, 1. Доступно на: http://tigdvo.ru/assets/files/publications/Pacific_Geography_journal/2022_1/59-67.pdf (Просмотрено 29 августа 2023).
- НБ РК (2022) *Результаты исследования о необходимости внедрения цифрового тенге*. White Paper 2022. Доступно на: <https://nationalbank.kz/file/download/85868> (Просмотрено 1 декабря 2023).
- Правительство Кыргызской Республики (Правительство КР) (2015) Подписано соглашение по предоставлению инвестиционного кредита «Реабилитация Токтогульской ГЭС, фаза 2». 31 июля. Доступно на: <https://www.gov.kg/ru/post/s/russkiy-podpisano-soglashenie-po-predostavleniyu-investitsionnogo-kredita-reabilitatsiya-toktogulskoy-ges-faza-2> (Просмотрено 11 октября 2023).
- ЦБ РФ (2023) Цифровой рубль: старт пилота. 9 августа. Доступно на: <https://cbr.ru/press/event/?id=16991> (Просмотрено 1 декабря 2023).
- Чимирис, Е., Алмакаева, А., Немировская, А., Соболева, Н., Перебоев, В. (2022) *Интеграционный бизнес-барометр ЕАБР*. Доклад 22/1. М.: Евразийский банк развития. Доступно на: <https://eabr.org/analytics/special-reports/integratsionnyy-biznes-barometr-eabr-2022/> (Просмотрено 29 сентября 2023).
- Шолпанкулов, Б. (2023) Доклад заместителя Председателя НБ РК Б. Шолпанкулова «О внедрении первой фазы проекта Цифрового тенге». 21 ноября. Доступно на: <https://www.nationalbank.kz/ru/news/informacionnye-soobshcheniya/16102> (Просмотрено 1 декабря 2023).
- CORLEAP (2022) *Локализация зеленой повестки дня Восточного партнерства*. Доклад 11-го ежегодного собрания CORLEAP. 3 ноября. Доступно на: [https://cor.europa.eu/en/our-work/Documents/CORLEAP/Political%20Reports/09%20Localising%20the%20green%20agenda%20of%20the%20Eastern%20Partnership%20\(Gints%20Kaminskis,%20Latvia,%20Renew%20Europe,%202022\)/REP_SMD_RU.pdf](https://cor.europa.eu/en/our-work/Documents/CORLEAP/Political%20Reports/09%20Localising%20the%20green%20agenda%20of%20the%20Eastern%20Partnership%20(Gints%20Kaminskis,%20Latvia,%20Renew%20Europe,%202022)/REP_SMD_RU.pdf) (Просмотрено 31 августа 2023).
- ADB (2020) *CAREC Transport Strategy 2030*. Available at: <https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-Transport-Strategy-2030-1.pdf> (Accessed 30 August 2023).
- ADB (2023) ASEAN Catalytic Green Finance Facility (ACGF). ACGF Overview. Available at: <https://www.adb.org/what-we-do/funds/asean-catalytic-green-finance-facility/overview> (Accessed 30 August 2023).
- Arvis, J.-F., Ojala, L., Shepherd, B., Ulybina, D., Wiederer, Ch. (2023) *Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators*. Washington, DC: World Bank. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/39760> (Accessed 30 August 2023).
- Arvis, J.-F., Saslavsky, D., Ojala, L., Shepherd, B., Busch, Ch., Raj, A. (2014) *Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators*. Washington, DC: World Bank. Available at: <http://hdl.handle.net/10986/20399> (Accessed 30 August 2023).
- Bank of Finland Institute for Emerging Economies (BOFIT) (2023) China's central bank ongoing digital yuan pilot project enters its fourth year. 14 July. Available at: https://www.sama.gov.sa/en-US/News/Documents/Project_Aber_report-EN.pdf (Accessed 01 September 2023).
- BIS Innovation Hub (BIS), Reserve Bank of Australia, Central Bank of Malaysia, Monetary Authority of Singapore, South African Reserve Bank (2022a) *Project Dunbar: International settlements using multi-CB-DCs*. March. Available at: <https://www.bis.org/publ/othp47.htm> (Accessed 29 August 2023).
- BIS Innovation Hub Hong Kong Centre, the Hong Kong Monetary Authority, the Bank of Thailand, the Digital Currency Institute of the People's Bank of China, the Central Bank of the United Arab Emirates (2022b) *Project mBridge: Connecting economies through CBDC*. October. Available at: <https://www.bis.org/publ/othp59.htm> (Accessed 31 August 2023).

- BIS, IMF, World Bank (2022) *Options for access to and interoperability of CBDCs for cross-border payments*. Report to the G20. Available at: <https://www.bis.org/publ/othp52.htm> (Accessed 29 August 2023).
- EU4Climate (2020) *Financial Tools for Promotion of Climate Change Technology Transfer*. Available at: <https://eu4climate.eu/download/financial-tools-for-promotion-of-climate-change-technology-transfer/> (Accessed 16 October 2023).
- European Investment Bank (EIB) (2023) *2022 Joint Report on Multilateral Development Banks' Climate Finance*. Available at: https://www.eib.org/attachments/lucalli/20230128_mdbs_joint_report_2022_en.pdf (Accessed 10 October 2023).
- Falak Medina, A. (2023) ASEAN to Increase Local Currency Trade, Reducing Reliance on the US Dollar. *ASEAN Briefing*, May 12. Available at: <https://www.aseanbriefing.com/news/asean-to-increase-local-currency-transactions-reducing-reliance-on-the-us-dollar/> (Accessed 22 August 2023).
- Financial Stability Board (FSB) (2023) *G20 Roadmap for Enhancing Cross-border Payments: Priority actions for achieving the G20 targets*. 23 February. Available at: <https://www.fsb.org/2023/02/g20-roadmap-for-enhancing-cross-border-payments-priority-actions-for-achieving-the-g20-targets/#:~:text=Since%20G20%20Leaders%20endorsed%20the,more%20accessible%20cross%2Dborder%20payments> (Accessed 30 August 2023).
- Kosse, A., Mattei, I. (2023) Making headway – Results of the 2022 BIS survey on central bank digital currencies and crypto. *BIS Papers*, 136. July. Available at: <https://www.bis.org/publ/bppdf/bispap136.pdf> (Accessed 29 August 2023).
- Libman, A., Vinokurov, E. (2021) *One Eurasia or Many? Regional Interconnections and Connectivity Projects on the Eurasian Continent*. Washington, DC: The George Washington University, Central Asia Program. Available at: <https://centralasiaprogram.org/eurasia-regional-interconnections-connectivity-projects-eurasian-continent/> (Accessed 29 August 2023).
- McGleenon, B. (2023) BIS wants countries to set up legal frameworks to support CBDCs. *The Block*, 27 September. Available at: <https://www.theblock.co/post/253206/bis-wants-countries-to-set-up-legal-frameworks-to-support-cbdcs> (Accessed 27 September 2023).
- Muhammad, H. (2023) Indonesia rapidly moves towards local currency settlement framework (LCSF). *Indonesia Business Post*, 20 February. Available at: <https://indonesiabusinesspost.com/lobby/indonesia-rapidly-moves-towards-local-currency-settlement-framework-lcsf/> (Accessed 22 August 2023).
- Tama, B., Wijayanti, A., (2023) The Rise of Local Currencies: ASEAN's Shift Towards De-Dollarization. Available at: <https://ugmasean.medium.com/the-rise-of-local-currencies-aseans-shift-towards-de-dollarization-c0d9bc3db314> (Accessed 22 August 2023).
- UNCTAD (2023) *World Investment Report 2023. Investing in Sustainable Energy for All*. Available at: <https://unctad.org/publication/world-investment-report-2023> (Accessed 19 July 2023)
- UNECE (2020) *Euro-Asian Transport Linkages. Operationalisation of inland transport between Europe and Asia*. New York, Geneva: United Nations. Available at: https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp5/ECE-TRANS-265e_re.pdf (Accessed 30 August 2023).
- World Bank (2016) *Multilateral Development Banks*. Available at: https://www.un.org/esa/ffd/wp-content/uploads/2016/01/Multilateral-Development-Banks_WBG_IATF-Issue-Brief.pdf (Accessed 19 July 2023).
- Xi Jinping (2023) Staying True to Our Founding Mission and Advancing Unity and Coordination to Realize Greater Development. Statement by H.E. Xi Jinping at the 23rd Meeting of the Council of Heads of State of the Shanghai Cooperation Organization. July 4. Available at: http://english.scio.gov.cn/m/topnews/2023-07/05/content_91260255.htm#:~:text=We%20should%20step%20up%20strategic,endeavor%20for%20development%20and%20rejuvenation (Accessed 29 August 2023).

Список сокращений

BRI – инициатива «Пояс и путь» (Belt and Road Initiative)	ЧБТР – Черноморский банк торговли и развития
CBDC – цифровая валюта центрального банка (Central bank digital currency)	ШОС – Шанхайская организация сотрудничества
GEFF – Механизм финансирования зеленой экономики	ЭСКАТО ООН – Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана
GSS+ – зеленые, социальные, устойчивые и связанные с устойчивым развитием облигации (green, social, sustainable and sustainability-linked obligations)	% – процент, проценты
GCLs – зеленые кредитные линии (green credit lines)	% г/г – годовой темп прироста
АБИИ – Азиатский банк инфраструктурных инвестиций	г. – год
АБР – Азиатский банк развития	гг. – годы
АСЕАН – Ассоциация государств Юго-Восточной Азии	долл. – доллар
БАМ – Бассейн Аральского моря	км – километр
БЕП – Большое Евразийское партнерство	млн – миллион
ВВП – валовой внутренний продукт	млрд – миллиард
ВРЭП – Всестороннее региональное экономическое партнерство	трлн – триллион
ВЭК – водно-энергетический комплекс	
ГЧП – государственно-частное партнерство	
ГЭС – гидроэлектростанция	
ЕАБР – Евразийский банк развития	
ЕАЭС – Евразийский экономический союз	
ЕБРР – Европейский банк реконструкции и развития	
ЕИБ – Европейский инвестиционный банк	
ЕС – Европейский союз	
ЕЭК – Евразийская экономическая комиссия	
ЕЭС – единая энергетическая система	
ЗСТ – зона свободной торговли	
ИБР – Исламский банк развития	
КНР – Китайская Народная Республика	
ЛЭП – линия электропередачи	
МБР – многосторонний банк развития	
МБЭС – Международный банк экономического сотрудничества	
МИБ – Международный инвестиционный банк	
МТК – международный транспортный коридор	
МФСА – Международный фонд спасения Арала	
НБР – Новый банк развития	
ОАЭ – Объединенные Арабские Эмираты	
ОПЕК – Организация стран – экспортеров нефти	
ОЭСР – Организация экономического сотрудничества и развития	
СНГ – Содружество Независимых Государств	
ЦА – Центральная Азия	
ЦАРЭС – Центрально-Азиатское региональное экономическое сотрудничество	



Макроэкономический обзор (RU)

Экономики региона уверенно растут: совокупный ВВП увеличился на 2,8% г/г в январе – августе после 2% г/г по итогам первого полугодия 2023 г.



Макроэкономический прогноз (RU/EN)

Макроэкономический прогноз ЕАБР 2024–2026

В материале резюмированы предварительные итоги экономического развития государств — участников Банка в 2023 г. и представлен прогноз основных макроэкономических показателей стран региона на 2024 г., а также на 2025–2026 гг.



Доклад 22/1 (RU/EN)

Интеграционный бизнес-барометр ЕАБР

73% компаний положительно оценивают евразийскую интеграцию и заявляют, что она облегчает ведение бизнеса.



Доклад 22/2 (RU/EN)

Международный транспортный коридор «Север — Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура

В докладе представлена база данных инвестиционных проектов развития МТК «Север — Юг». В нее вошли более 100 проектов на общую сумму свыше 38 млрд долл.



Доклад 22/3 (RU/EN)

Экономика Центральной Азии: новый взгляд

Центральная Азия — крупный, динамично растущий и перспективный экономический регион. За последние 20 лет ВВП стран ЦА увеличился более чем в семь раз, а средний темп роста составил 6,2%.



Доклад 22/4 (RU/EN)

Регулирование водно-энергетического комплекса Центральной Азии

Эффективное управление водно-энергетическими ресурсами в бассейне Аральского моря имеет стратегическое значение для стран Центральной Азии. Нагрузка на водные ресурсы продолжает расти и увеличится до 2,8 раза к 2040 г. в некоторых регионах.



Доклад 22/5 (RU/EN)

Мониторинг взаимных инвестиций ЕАБР — 2022

На евразийском пространстве (страны СНГ и Грузия) объем накопленных взаимных ПИИ составил 44,6 млрд долл. на середину 2022 г. Накопленный объем взаимных ПИИ в ЕАЭС составил 24,5 млрд долл.



Доклад 23/1 (RU/EN)

Продовольственная безопасность и раскрытие агропромышленного потенциала Евразийского региона

Евразийский регион не только гарантировал собственную продовольственную безопасность, но и к 2035 г. будет способен обеспечить продовольствием 600 млн человек.



Доклад 23/2 (RU/EN)

Глобальная зеленая повестка в Евразийском регионе. Евразийский регион в глобальной зеленой повестке

Доклад содержит комплексный анализ проблем и оценку перспектив перехода к низкоуглеродному развитию в Евразийском регионе (страны ЕАЭС, Таджикистан и Узбекистан).



Доклад 23/3 (RU/EN)

Трансграничные государственно-частные партнерства

Для успешной реализации проектов трансграничных ГЧП в странах региона ЕАБР разработал руководящие принципы, базирующиеся на передовом международном опыте и наилучших практиках развития трансграничной инфраструктуры.



Доклад 23/4 (RU/EN)

Эффективная ирригация и водосбережение в Центральной Азии

В новом исследовании ЕАБР представлены 10 практических шагов по сохранению потенциала орошаемых земель и водосбережению: четыре на региональном уровне и шесть на уровне национальной политики.



Доклад 23/5 (RU/EN)

Мониторинг взаимных инвестиций ЕАБР – 2023

Общий объем накопленных взаимных прямых инвестиций стран Евразийского региона составил 48,8 млрд долл. к концу первого полугодия 2023 г. Он вырос на 5,4% в 2022 г. и продолжил рост в 2023 г.



Евразийский Банк Развития

**ДИРЕКЦИЯ ПО АНАЛИТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ
ЕВРАЗИЙСКОГО БАНКА РАЗВИТИЯ**

Комментарии, предложения и замечания
к настоящему докладу вы можете
направить по адресу pressa@eabr.org



Евразийский Банк Развития

www.eabr.org