

ЭКОНОМИКА ОДНОГО ПОЯСА, ОДНОГО ПУТИ

ВОЗМОЖНОСТИ И РИСКИ
ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ



WORLD BANK GROUP

ЭКОНОМИКА ОДНОГО ПОЯСА, ОДНОГО ПУТИ

ЭКОНОМИКА ОДНОГО ПОЯСА, ОДНОГО ПУТИ

Возможности и риски
транспортных коридоров

Настоящий документ изначально был опубликован Всемирным банком на английском языке под заголовком Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors в 2019. В случае каких-либо расхождений преимущество имеет язык оригинала.

© 2020 Международный банк реконструкции и развития / Всемирный банк / International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank

1818 H Street NW

Washington DC 20433

Телефон: 202-473-1000

Вебсайт: www.worldbank.org

Настоящий документ подготовлен сотрудниками Всемирного банка с участием специалистов других организаций. Содержащиеся в нём данные, трактовки и заключения могут не совпадать с позицией Всемирного банка, Совета исполнительных директоров Всемирного банка и правительств стран, которые они представляют.

Всемирный банк не гарантирует точности представленных здесь данных. Границы, цвета, названия и прочая информация на любой их карт в данном документе не отражают суждения Всемирного банка о правовом статусе той или иной территории, подтверждения или признания таких границ.

Права и разрешения

Материалы, содержащиеся в настоящем документе, защищены авторским правом. Всемирный банк приветствует распространение имеющихся у него знаний, поэтому настоящий документ разрешается воспроизводить целиком или частично в некоммерческих целях с условием указания полного названия документа как источника информации.

По всем вопросам, касающимся прав и разрешений, в том числе производных издательских прав, следует обращаться в Издательский отдел Всемирного банка по адресу: World Bank Publications, The World Bank Group, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433, USA; факс: 202-522-2625; адрес электронной почты: pubrights@worldbank.org.

Изображение на обложке: Саша Трубецкой. Использовано с разрешения Саши Трубецкого. Для повторного использования требуется дополнительное разрешение.

Обложка и внутреннее оформление: Гильермо Варела и Эстудио Прадо.

СОДЕРЖАНИЕ

ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ	ix
ПРИМЕЧАНИЕ ОБ ОХВАТЕ ИССЛЕДОВАНИЯ И ТЕРМИНОЛОГИИ	xi
ПРЕДИСЛОВИЕ	xiii
ОБЗОР Возможности и риски транспортных коридоров “Одного пояса, одного пути”	1
ГЛАВА 1. Инфраструктурная связность, торговля и задолженность в странах “Одного пояса, одного пути”	13
1.1 Современная торговля и прямые иностранные Инвестиции	15
1.2 Инфраструктурные пробелы и пробелы экономической политики.....	25
1.3 Стоимость и финансирование ОПОП	41
ГЛАВА 2. Экономические эффекты транспортной инфраструктуры ОПОП	49
2.1 В какой степени инфраструктурные проекты в транспортном секторе будут способствовать сокращению торговых расходов	51
2.2 Влияние на торговлю и иностранные инвестиции	59
2.3 Влияние на доходы, благосостояние и уровень бедности	65
ГЛАВА 3. Дополнительные меры экономической политики и институты	75
3.1 Содействие интеграции	77
3.2 Меры экономической политики и институты, способствующие развитию коридора	84
3.3 Стимулирование участия частного сектора	93
3.4 Стимулирование инклюзивности	101
ГЛАВА 4. Управление рисками	109
4.1 Управление фискальными рисками	111
4.2 Управление рисками, связанными с государственным управлением	121
4.3 Управление экологическими и социальными рисками	129
ГЛАВА 5. Формирование Инициативы “Один пояс, один путь”: Меры экономической политики и институты	145
ПРИЛОЖЕНИЯ	160
ССЫЛКИ	156
ДИАГРАММЫ	
Диаграмма 1: Экономический пояс Шелкового пути и Новый Морской Шелковый путь.....	3
Диаграмма 1.1: Торговля в странах ОПОП, по регионам, 1990-2016.....	16
Диаграмма 1.2: Торговая интеграция стран коридора “Одного пояса, одного пути” и роль Китая	17
Диаграмма 1.3: Прямые инвестиции стран коридора ОПОП, по регионам.....	19
Диаграмма 1.4: Прямые иностранные инвестиции в странах коридора ОПОП, по источникам.....	20
Диаграмма 1.5: Участие стран ОПОП в ПСЦ, по регионам.....	21
Диаграмма 1.6: Центральное место Китая как источника иностранной добавленной стоимости в валовом экспорте стран ОПОП.....	23
Диаграмма Вставки 1.1.1: Доля стран коридора “Одного пояса, одного пути” в экспорте Китая, по типам товаров, 2001-2017.....	24
Диаграмма Вставки 1.1.2: Тенденции в китайских внешних инвестициях и строительных контрактах	24
Диаграмма 1.7: Качество сухопутной инфраструктуры	26
Диаграмма 1.8: Транспортно-логистические услуги в странах коридора “Одного пояса, одного пути”.....	28
Диаграмма 1.9: Интернет-пользователи и доступ к мобильной широкополосной связи.....	31

Диаграмма 1.10:	Стоимость доставки контейнера в Роттердам и Шанхай из стран коридора ОПОП.....	33
Диаграмма 1.11:	Средняя региональная стоимость доставки контейнера в соседние страны.....	34
Диаграмма 1.12:	Время на процедуры по импорту в странах коридора ОПОП и “Большой семерки”.....	36
Диаграмма 1.13:	Среднее время, необходимое для выполнения требований по импорту и экспорту, разбивка по коридорам ОПОП.....	37
Диаграмма 1.14:	Тарифы и общий индикатор ограниченности торговли в странах ОПОП и “Большой семерки”, 2016.....	38
Диаграмма 1.15:	Политика ПИИ в странах коридора ОПОП, в странах, не входящих в ОПОП, и в странах ОЭСР с высоким уровнем доходов.....	40
Диаграмма 1.16:	Инвестиции ОПОП в страны “Одного пояса, одного пути” (процентная разбивка 575 млрд. долларов США).....	43
Диаграмма 1.17:	Затраты на инвестиции в транспортную инфраструктуру ОПОП (процентная разбивка 368 млрд. долларов США).....	44
Диаграмма 1.18:	Финансирование Инициативы “Один пояс, один путь” стран коридора ОПОП.....	45
Диаграмма 1.19:	Валовой государственный долг (процент ВВП).....	46
Диаграмма 1.20:	Государственный и гарантированный государством внешний долг.....	46
Диаграмма 1.21:	Структура долга развивающихся стран с низким уровнем доходов-реципиентов ОПОП.....	47
Диаграмма 2.1:	Транспортные проекты, связанные с ОПОП.....	52
Диаграмма 2.2:	Среднее сокращение времени перевозок, по странам.....	56
Диаграмма 2.3:	Улучшение инфраструктуры ОПОП как возможность увеличения объемов экспорта (модели CGE и SGE).....	60
Диаграмма 2.4:	Инфраструктурные улучшения как возможность стимуляции роста ПИИ.....	63
Диаграмма 2.5:	Инфраструктурные улучшения как возможность повышения ВВП (модели CGE и SGE).....	66
Диаграмма 2.6:	Транспортная сеть ОПОП как способ увеличения роста ВВП посредством прямых иностранных инвестиций (рост годового ВВП в процентных пунктах).....	69
Диаграмма 2.7:	Использованный в анализе пространственный охват Центральной Азии.....	69
Диаграмма 2.8:	Пространственная дезагрегация роста реальных доходов, по сравнению с прямыми последствиями транспортных инвестиций на локальном уровне.....	72
Диаграмма 3.1:	Влияние дополнительных политических мер на экспорт (CGE).....	78
Диаграмма 3.2:	Влияние дополнительных политических мер на доходы (CGE).....	80
Диаграмма 3.3:	Изменение реальных доходов на региональном уровне вследствие снижения пограничных расходов и инвестиций в транспортную инфраструктуру (в процентах).....	83
Диаграмма Вставки 3.2.1:	Общий индекс ограничений в торговле услугами в странах коридора ОПОП.....	85
Диаграмма Вставки 3.2.2:	Индекс ограничений в торговле услугами в странах ОПОП.....	86
Диаграмма 3.4:	Степень защиты в национальных законах об инвестициях и международных инвестиционных соглашениях в 17 странах коридоров ОПОП.....	95
Диаграмма 3.5:	Степень защиты инвестиций в международных инвестиционных соглашениях по отдельным железнодорожным маршрутам ОПОП.....	96
Диаграмма 3.6:	Спорные разбирательства между инвесторами и государствами в 21 стране ОПОП.....	97
Диаграмма 3.7:	Количество дней, необходимое для открытия бизнеса в странах ОПОП.....	99
Диаграмма 3.8:	Ограничения мобильности рабочей силы как риски к усугублению пространственного неравенства и сокращению возможностей.....	104
Диаграмма 3.9:	Влияние транспортных инвестиций ОПОП на Алматы.....	106
Диаграмма 4.1:	Государственный долг и ожидаемое финансирование долга ОПОП (процент ВВП).....	114
Диаграмма 4.2:	Прогнозируемый статус стран ОПОП в 2023 (процент ВВП).....	115
Диаграмма 4.3:	Страны ОПОП, где существуют положения о внутренних предпочтениях, по регионам и типам их предоставления.....	123

Диаграмма 4.4:	Индекс восприятия коррупции для стран ОПОП, 2017.....	127
Диаграмма 4.5:	Связь между ИВК и Индексом верховенства закона для 50 стран ОПОП, 2017.....	127
Диаграмма 4.6:	Автомобильные и железнодорожные проекты ОПОП, находящиеся на стадии эксплуатации, строительства, планирования, в контексте рисков для биоразнообразия.....	132
Диаграмма 4.7:	Автомобильные и железнодорожные проекты ОПОП, находящиеся на стадии эксплуатации, строительства, планирования, в контексте рисков для обезлесения.....	133
Диаграмма Вставки 4.2.1:	Изменение выбросов углерода в 2030 относительно базового уровня.....	136
Матрица 5.1:	Действия по реформированию ОПОП.....	152

ТАБЛИЦА

Таблица 1.1:	Среднее время на торговые операции внутри региона и между регионами до запуска Инициативы ОПОП.....	32
Таблица 1.2:	Частота охвата сфер в торговых соглашениях.....	41
Таблица 2.1:	Изменения в торговых отношениях между странами ОПОП (модель CGE).....	62
Таблица 2.2:	Изменения в торговых отношениях между странами коридора ОПОП (модель CGE).....	64
Таблица 2.3:	Влияние ОПОП на уровень бедности.....	68
Таблица 2.4:	Прирост реальных доходов по странам (в процентах).....	71
Таблица 3.1:	Влияние снижения транспортных расходов на реальные доходы (в процентах).....	82
Таблица 3.2:	Институциональные функции и механизмы для коридоров ОПОП.....	93
Таблица 3.3:	Перемещение рабочей силы.....	102
Таблица Вставки 4.1.1:	Перерасход средств в отдельных инфраструктурных мегапроектах.....	118
Таблица 4.1:	Дефиниции и примеры коррупционных практик в инфраструктурном (транспортном) секторе.....	126
Таблица 4.2:	Варианты снижения экологических рисков.....	137
Таблица Б1:	Экономический пояс Шелкового пути (“Пояс”).....	161
Таблица Б2:	Морской Шелковый путь (“Путь”).....	166

ВСТАВКА

Вставка 1.1:	Сколько лет Инициативе ОПОП?.....	23
Вставка 2.1:	Транс-Европейская транспортная сеть (TEN-T) ЕС и ее продвижение в Восточной Европе.....	53
Вставка 2.2:	Успешные проекты ОПОП и риск получения нежизнеспособной инфраструктуры.....	57
Вставка 3.1:	Минимизация препятствий для упрощения торговых процедур в странах ОПОП.....	79
Вставка 3.2:	Реформа торговли услугами.....	85
Вставка 3.3:	Влияние отмены субсидий на железнодорожные перевозки.....	87
Вставка 3.4:	Синергия транспорта и информационно-коммуникационных технологий.....	90
Вставка 3.5:	Успешное развитие коридора - Вьетнамская национальная магистраль No. 5.....	91
Вставка 3.6:	Особые экономические зоны в странах “Одного пояса, одного пути”.....	100
Вставка 4.1:	Риск провала мегапроектов.....	117
Вставка 4.2:	Влияние транспортной инфраструктуры ОПОП на выбросы.....	135
Вставка 4.3:	Требования Всемирного банка к экологической и социальной структуре.....	138
Вставка 5.1:	Ключевые инициативы, запущенные на 2-м Форуме “Один пояс, один путь”.....	150

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение А.	Страны, охваченные данным отчетом.....	160
Приложение Б.	Инвестиции ОПОП в автомобильные дороги, железные дороги и мосты.....	161

Выражение признательности

Данное исследование подготовили Микеле Рута (руководитель группы; старший экономист в сфере макроэкономики, торговли и инвестиций), Матиас Эррера Даппе (старший экономист в сфере транспорта), Сомик Лалл (ведущий экономист, специалист в области социального, городского, сельского развития и обеспечения устойчивости) и Чунлин Жанг (ведущий специалист по частному сектору, финансам, конкурентоспособности и инновациям) совместно с Эриком Черчиллем (консультант по макроэкономике, торговле и инвестициям), Кристиной Константинеску (экономист по макроэкономике, торговле и инвестициям), Матильдой Лебранд (экономист в сфере транспорта) и Аленом Мулабдик (аналитик по макроэкономике, торговле и инвестициям).

Данный документ является результатом исследовательской программы, возглавляемой Глобальной практикой по макроэкономике, торговле и инвестициям в сотрудничестве с Глобальными практиками в области транспорта, финансов, конкуренции и инноваций и в области социального, городского, сельского развития и обеспечения устойчивости.

Содержание базируется на справочных документах и материалах, которые подготовили Лука Бандьера, Супрабха Бания, Маркус Бартлей Джонс, Пауло Бастос, Джулия Берд, Мауро Боффа, Сесилия Брицено Гармендиа, Масуд Кадер, Александр Кантор, Мэгги Чен, Джулиан Латимер Кларк, Кристина Константинеску, Франсуа де Суарес, Бен Дерудерр, Тая Госсейн, Дэвид Гулд, Пуджа Гуха, Даниэл Зерфу Гурара, Бернард Хукман, Тим Келли, Клей Керсвелл, Приянка Кхер, Чарльз Кунака, Сомик Лалл, Матильда Лебранд, Чуанхао Лин, Клей Лин, Минцин Лью, Синцзян Лью, Элизабет Лосос, Марыля Малишевска, Сара Мезон, Жерард МакЛинден, Викрам Менон, Сет Морган, Ален Мулабдик, Сиобхан Муррей, Лидия Оландер, Георгий Пантеров, Алекс Пфафф, Тристан Рид, Надя Роша, Микеле Рута, Шуджи Шао, Анирудх Шингал, Дмитрий Сиваев, Дарья Тальони, Хуа Тан, Транг Тху Гран, Александр Трубецкой, Василиос Цирупулос, Доминик ван дер Менсбрюгге, Тони Венейблс, Кристина Видерер и Дуглас Чихуа Зенг.

Все окончательные документы, данные и блоги были размещены на веб-сайте Всемирного банка, созданного и поддерживаемого Эрин Скронс, и доступны по адресу <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>.

Команда выражает благодарность за предоставленные рекомендации вице-президентам Группы Всемирного банка Джейлу Пазарбазиолу, Махтара Диоп, Лауру Так, Викторию Квакву, Кириллу Мюллеру, Пенни Голдберг, Гансу Петеру Ланксу и покойному Яну Уоллизеру. В исследовании также использованы материалы с комментариями Лилии Бурунчук, Берты Хофман, Мартина Райзера, Гуанжи Чена, Шантаянана Девараджана, Карин Кемпер, Эде Ийас-Васкеса, Деборы Л. Ветцель, Зубиды Аллауа, Франца Р. Дри-Гросса, Симеона Дянкова, Самеха Вахба, Рабаха Арезки, Асли Демирчук-Кунт, Марианны

Фэй, Вивьен Фостер, Биллы Малони, Эндрю Мейсона, Мартина Рама, Судхира Шетти, Ганса Тиммера, Альберта Дж. Цойфака, Чан Ен Ри, Антонио Нуцифора и Биньяма Реджа.

Весомый вклад в подготовку данного документа внесли многие коллеги - как сотрудники Группы Всемирного банка, так и внешние эксперты, представляя ценные предложения на различных стадиях его создания. В их числе Пол Амос, Сви И Анг, Эльмас Арисой, Бернард Аритуа, Эрхан Артук, Валерио Криспольти, Бекеле Дебеле, Доэрти Домленд, Дэвид Доллар, Бахер Эль-Хифнави, Альваро Эспициа Руэда, Майкл Феррантино, Кэтрин Функ, Индермит Гилл, Анабель Гонсалес, Ракеш Гупта Ничанаметла, Ричард Мартин Хамфрис, Марта Лоуренс, Даниэль Ледерман, Питер Леонард, Жан-Франсуа Марто, Аадитья Матту, Антонио Нуньеса, Израэль Осорио-Родарте, Кордула Растоги, Даниэль Рейес, Дэвид Розенблатт, Джули Розенберг, Сьюзен Шен, Майкл Томан и Николаус Фон Дер Гольц.

Джозеф Ребелло, Эрин Скронс и Алехандра Виверос обеспечили руководство по разработке коммуникационной стратегии. Брюс Росс-Ларсон и команда из “Communications Development Incorporated” отредактировали документ. Графическую концепцию, дизайн и верстку выполнили Гильермо Варела и Эстудио Прадо. Автор обложки - Саша Трубецкой.

Группа также благодарит Раши Джайна, Вашингтон, округ Колумбия, и Шаньшань Е., Пекин, за их содействие в подготовке миссий, результаты которых были использованы при составлении данного документа.

Примечание об охвате исследования и терминологии

Китай представил Инициативу “Один пояс, один путь” (ОПОП) как открытую структуру, в которой могут участвовать все страны. Однако официального списка стран-участниц пока не существует. При отсутствии официального списка влияние транспортных коридоров ОПОП можно оценить с двух позиций. Первая - это географическое положение страны по отношению к шести сухопутным коридорам Экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI века (коридоры ОПОП), согласно определению Китая. Вторая - является ли страна подписантом ОПОП с Китаем. Эти два подхода обуславливают наличие двух различных списков.

Согласно официальным данным Китая, по состоянию на март 2019 125 стран подписали соглашения о сотрудничестве с Китаем. Многие из этих стран не расположены вдоль коридоров ОПОП - некоторые из них, к примеру, находятся в Латинской Америке или в прибрежных частях Африки. Вместе с тем, какие-то страны, расположенные вдоль коридоров ОПОП, не подписали соглашения о сотрудничестве с Китаем.

В данном исследовании используется географический подход, включающий 71 страну, подробно описанную в Приложении А. Большинство, но не все страны, подписало соглашения о сотрудничестве с Китаем. В данном исследовании они упоминаются как “страны коридора “Одного пояса, одного пути” или “страны коридора”.

Данное исследование рассматривает Инициативу “Один пояс, один путь” в целом и не приводит анализа затрат и выгод для отдельных коридоров или проектов. Поскольку основное внимание в исследовании уделяется инфраструктурной связности и экономике, в нем не анализируются вопросы энергетической инфраструктуры или геополитические факторы.

Предисловие

С тех пор как в 2013 председатель КНР Си Цзиньпин анонсировал китайскую Инициативу “Один пояс, один путь” (ОПОП), она вызывает как оптимизм, так и беспокойство.

Многие из тех, кто, благодаря этой Инициативе, видит новые возможности для бизнеса и торговли, расхваливают ее выгоду для роста и развития. Другие призывают к осторожности, указывая на серьезные риски, заключающиеся в том, что развивающиеся страны, возможно, не смогут обслуживать долг, связанный с ОПОП, что они могут остаться один на один со сложной запутанной инфраструктурой и что может быть нанесен вред местным общинам и окружающей среде.

Количественная оценка влияния такого обширного проекта, как ОПОП, является серьезным вызовом. В данном исследовании используются эмпирический подход и строгое экономическое моделирование - с целью предоставить странам объективный анализ возможностей и рисков, которые несут в себе транспортные коридоры “Одного пояса, одного пути”. В нем даются рекомендации по максимизации выгод и снижению рисков.

Анализ показывает, что транспортные коридоры “Одного пояса, одного пути” могут существенно активизировать торговлю, увеличить иностранные инвестиции и улучшить условия жизни людей в странах-участницах Инициативы, если только Китай и страны коридора ОПОП проведут более глубокие реформы, способствующие повышению прозрачности, расширению торговли, улучшению показателей приемлемости долга, смягчению экологических, социальных и коррупционных рисков.

На странах, расположенных вдоль коридоров “Одного пояса, одного пути”, негативно сказываются недостатки существующей инфраструктуры и разнообразные пробелы государственной политики. В результате чего, объем торговли в этих странах ниже потенциального на 30 процентов, а объем прямых иностранных инвестиций - на 70 процентов. Транспортные коридоры ОПОП помогут решению этой проблемы двумя основными способами: сокращением времени в пути и увеличением объемов торговли и инвестиций. Согласно исследованию, после завершения всех работ время в пути вдоль экономических коридоров ОПОП сократится почти на 12 процентов. Что касается остального мира, то, согласно оценкам, время в пути сократится в среднем на 3 процента; это свидетельствует о том, что страны и регионы, не входящие в ОПОП, также извлекут выгоду.

В странах коридора ОПОП объем торговли, в свою очередь, резко возрастет, однако, неравномерно. По оценкам исследования, объем торговли увеличится с 2.8 до 9.7

процентов - в странах коридора ОПОП и с 1.7 до 6.2 процентов - в мире. Страны, имеющие сравнительное преимущество в требующих своевременности секторах, таких как свежие фрукты и овощи, либо нуждающиеся в оперативных ресурсах, таких как электроника, окажутся в числе крупнейших получателей выгод. Важно отметить, что в странах с низким уровнем доходов, благодаря новым транспортным связям, ожидается существенное увеличение прямых иностранных инвестиций на 7.6 процента. Расширение торговли и инвестиций увеличит рост и доходы в большинстве стран, расположенных вдоль коридоров ОПОП. Согласно верхней границы оценок исследования, прирост реальных доходов может составить почти 3.4 процента, однако эти приросты будут существенно различаться в разных странах, что может привести к небольшому снижению уровня благосостояния из-за больших расходов на инфраструктуру. Транспортные проекты ОПОП могут помочь вывести 7.6 миллионов человек из крайней нищеты (те, кто зарабатывает менее 1.90 долларов США в день) и 32 миллиона - из умеренной бедности (те, кто зарабатывает менее 3.20 долларов США в день).

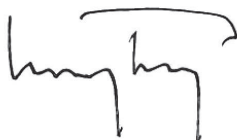
Но эти потенциальные выгоды сопряжены со значительными рисками. Около четверти стран коридора ОПОП уже имеют высокий уровень долга, а анализ ситуации в некоторых из этих стран показывает, что среднесрочная долговая уязвимость может возрасти. Даже странам, не имеющим высокий уровень долга, необходимо будет тщательно рассмотреть компромиссные решения, связанные с инвестициями ОПОП. Проекты должны соответствовать национальным приоритетам развития. Ценность одних транспортных проектов зависит от реализации других. Улучшение координации и сотрудничества - не только между Китаем и отдельными странами-получателями, но и между всеми странами коридора ОПОП - поможет инвестициям в рамках Инициативы ОПОП полностью реализовать свой потенциал.

Для получения полноценной выгоды от участия в ОПОП странам необходимо провести дополнительные реформы экономической политики. Реальные доходы для стран коридора ОПОП могут быть в два-четыре раза выше при упрощении торговых процедур и уменьшении торговых ограничений. Например, в Узбекистане, не имеющем выхода к морю, средний прирост доходов, благодаря усовершенствованию инфраструктуры, оценивается менее чем в 1 процент. Однако при сокращении простоя на границе - за счет принятия дополнительных мер - прирост доходов увеличится до 9 процентов. Повышение мобильности и адаптации рабочей силы обеспечит более равномерное распределение выгод.

Создание инфраструктуры по своей сути несет в себе риски. Для смягчения этих рисков необходима оптимизация отчетности и прозрачность данных особенно относительно задолженностей. Что требует открытых государственных закупок и соблюдения высоких социальных и экологических стандартов. В апреле 2019 на втором Форуме “Один пояс, один путь” состоялась открытая и плодотворная дискуссия о том, как снизить

возможные риски. Реализация амбициозных планов Инициативы “Один пояс, один путь” подразумевает столь же амбициозные реформы со стороны стран-участниц, включая Китай.

Критики и сторонники ОПОП, как правило, видят в Инициативе то, что хотят увидеть. Объективный экономический анализ поможет странам-участницам выбрать те виды инвестиций и реформ, которые наилучшим образом будут соответствовать потребностям их развития.



Цейла Пазарбасиоглу

Вице-президент по социально-справедливому росту, финансам и институциональной базе

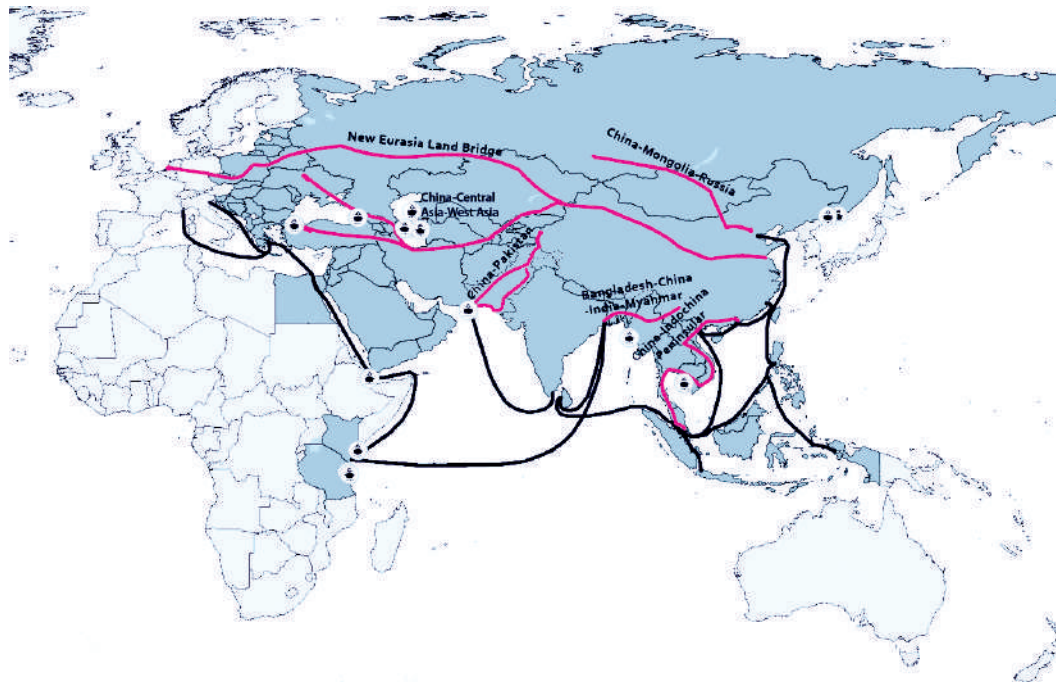
ОБЗОР

Возможности и риски
транспортных коридоров
“Одного пояса, одного пути”

В 2013 Китай выступил с Инициативой “Один пояс, один путь” (ОПОП), цель которой состоит в улучшении связей и углублении сотрудничества на трансконтинентальном уровне. Масштабы этой Инициативы все еще являются предметом обсуждения, однако она содержит два основных компонента, каждый из которых предполагает значительные инвестиции в инфраструктуру: Экономический пояс Шелкового пути (“Пояс”) и новый Морской Шелковый путь (“Путь”) (диаграмма 1).

Сухопутный “Пояс” связывает Китай с Центральной и Южной Азией и далее - с Европой. Морской “Путь” связывает Китай со странами Юго-Восточной Азии, странами Залива, Восточной и Северной Африкой и далее - с Европой. Были определены шесть сухопутных экономических коридоров: Экономический коридор Китай-Монголия-Россия; Новый евразийский сухопутный мост; Экономический коридор Китай-Центральная Азия-Западная Азия; Экономический коридор Китай-полуостров Индокитай; Экономический коридор Китай-Пакистан и Экономический коридор Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма¹.

Диаграмма 1: Экономический пояс Шелкового пути и Новый Морской Шелковый путь



Примечание: Страны, обозначенные синим цветом, расположены вдоль транспортных коридоров ОПОП. Не все из этих стран имеют соглашения о сотрудничестве с Китаем.

Цель настоящего исследования заключается в сборе данных, которые позволили бы директивным органам более чем 70 стран, расположенных вдоль этих коридоров, на основании фактических данных оценить, каким образом можно максимально увеличить выгоды от участия в ОПОП и управлять связанными с этим рисками.

¹ В Коммюнике 2-го Форума “Один пояс, один путь” в апреле 2019 экономический коридор Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма упоминается как Экономический коридор Китай-Мьянма.

- В исследовании приведены свидетельства того, какую выгоду странам коридора “Одного пояса, одного пути” может принести улучшение транспортных связей.
- В исследовании содержится оценка приоритетов и последовательности проведения реформ, которые могут увеличить выгоды от инвестиций в инфраструктуру.
- В исследовании приводятся основные факторы риска и пути управления ими.

Анализ показывает, что транспортные коридоры “Одного пояса, одного пути” могут существенно улучшить ситуацию в сфере торговли и иностранных инвестиций, равно как и условия жизни людей в странах-участницах, если только Китай и страны коридора ОПОП проведут более глубокие реформы, способствующие повышению прозрачности, расширению торговли, повышению уровня задолженности и уменьшению экологических, социальных и коррупционных рисков.

По итогам анализа можно сделать четыре основных вывода:

1. Недостатки инфраструктуры и проблемы в области экономической политики в странах коридора “Одного пояса, одного пути” препятствуют торговле и иностранным инвестициям. Новая инфраструктура может помочь в решении этих проблем, однако она требует больших затрат, а привлечение инвестиций происходит в контексте роста государственного долга.

• *Согласно оценкам, объем торговли в странах, через которые проходят транспортные коридоры ОПОП, ниже потенциального на 30 процентов, а объем прямых иностранных инвестиций - на 70 процентов.* В 2017 на долю этих стран приходилось почти 40 процентов мирового экспорта товаров, сюда поступало 35 процентов прямых иностранных инвестиций (ПИИ). Однако многие страны, по территории которых проходят эти коридоры, и в частности, страны с низким уровнем доходов, как правило, слабо интегрированы в региональные и мировые рынки, для них характерны низкие объемы торговли, слабый приток ПИИ и маргинальное участие в глобальных (производственно-сбытовых) цепочках создания стоимости.

• *Торговая и инвестиционная политика зачастую носит ограничительный характер, а торговые соглашения между странами, по территории которых проходят коридоры, как правило, поверхностны и фрагментированы.* Недостатки инфраструктуры усугубляют недостатки в области экономической политики, а межрегиональная интеграция по большей части отсутствует. Продолжительность простоев на границе в странах с низкими показателями эффективности может быть в 40 раз выше, чем в странах, достигших наиболее высоких экономических показателей. Сокращение времени в пути на одни сутки могло бы увеличить объем торговли между странами ОПОП на 5.2 процента.

• *Международное сотрудничество в деле улучшения транспортной связности экономически целесообразно.* Строительство железной или автомобильной дороги ценно для любой страны, но оно несет также побочные выгоды и для соседних стран.

Этот фактор можно не брать в расчет, если каждая страна самостоятельно решает, как инвестировать в инфраструктуру. Трансграничное сотрудничество может еще более повысить ценность инвестиций в страну – при наличии согласованных стандартов для инфраструктуры.

- *Предполагаемое финансирование расчетной задолженности ОПОП будет довольно существенным для ряда стран, в том числе для тех, кто уже имеет проблемы с текущей задолженностью.* Затраты на реализацию транспортных проектов в рамках ОПОП в 70 странах (за исключением Китая), по территории которых проходят коридоры, оцениваются в пределах от 144 до 304 млрд. долларов США. Расчетный объем инвестиций в рамках ОПОП, в том числе на осуществление проектов во всех отраслях, включая энергетику, оценивается в 575 млрд. долларов США. Эти инвестиции осуществляются на фоне быстрого роста государственного долга. Внешний долг многих стран-участниц ОПОП перед государствами, не входящими в Парижский клуб, в том числе перед Китаем, невелик, однако он возрос в странах с более высоким риском кризиса задолженности.

2. Транспортные проекты в рамках ОПОП могут содействовать расширению торговли и приросту иностранных инвестиций, а также снижению уровня бедности за счет сокращения торговых издержек. Однако для некоторых стран затраты на создание новой инфраструктуры могут превысить потенциальные доходы от нее.

- *При реализации в полном объеме транспортная инфраструктура ОПОП может сократить время в пути для стран, расположенных вдоль “Одного пояса, одного пути”, на 12 процентов - за счет сокращения торговых расходов.* В остальной части мира время в пути, согласно оценкам, сократится в среднем на 3 процента, что свидетельствует о том, что страны, не участвующие в Инициативе “Один пояс, один путь”, также получают выгоду от доступа к улучшенным дорогам и портам в странах коридора ОПОП. Точно оценить воздействие ОПОП затруднительно, в частности из-за сложного характера самой Инициативы и неопределенности вокруг многих проектов.

- *Согласно оценкам, транспортные проекты в рамках ОПОП увеличат объемы торговли между странами, по территории которых проходят коридоры, на 2.8-9.7 процентов, а во всем мире - на 1.7-6.2 процента.* Не все страны мира ощутят позитивные изменения в сфере торговли, однако совокупный эффект будет положительным, поскольку во всех странах произойдет снижение торговых расходов благодаря сети ОПОП. Страны, специализирующиеся на производстве новых видов продукции, особенно существенно почувствуют положительный эффект в отраслях, для которых жизненно важен фактор своевременности (к примеру, в торговле свежими фруктами и овощами) либо оперативности в поставке сырья и материалов (в электронике, химической промышленности и прочих отраслях, интегрированных в мировые производственно-сбытовые цепочки). Предполагается, что потоки ПИИ в расположенные в коридорах ОПОП страны с низким уровнем доходов увеличатся на 7.6 процента.

- *Предполагается, что рост объемов торговли увеличит глобальный реальный доход на 0.7-2.9 процента, без стоимости инвестиций в инфраструктуру.* Как ожидается, наибольшую выгоду получают страны коридора ОПОП. Реальный прирост их доходов будет в пределах от 1.2 до 3.4 процентов. Увеличение прямых иностранных инвестиций еще более усилит эти эффекты.
- *Транспортные проекты ОПОП могут помочь вывести 7.6 миллионов человек из крайней нищеты (те, кто зарабатывает менее 1.90 долларов США в день) и 32 миллиона - из умеренной бедности (те, кто зарабатывает менее 3.20 долларов США в день), главным образом, в странах коридора ОПОП.*
- *Снижение торговых издержек способно изменить экономическую географию как на национальном, так и на межгосударственном уровне, предоставив возможность воспользоваться преимуществами агломерации.* Так, проведенный в Центральной и Южной Азии пространственный анализ показал, что реальные доходы в Пакистане можно увеличить за счет создания городских кластеров и повышения прибыльности в сфере производства. Существенно вырастут доходы, скорее всего, и в таких городах западного Китая, как Урумчи, а также в городах Республики, включая Ош и Бишкек, на долю которых приходится более 40 процентов доходов страны.
- *Распределение прироста доходов между странами будет неравномерным.* Реальный прирост доходов в таких странах, как Кыргызская Республика, Пакистан и Таиланд, может составить более чем 8 процентов. Однако, анализ также показал, что в Азербайджане, Монголии и Таджикистане последствия для благосостояния могут оказаться негативными, поскольку затраты на инфраструктуру превысят выгоды от интеграции.

3. Дополнительные реформы экономической политики могут максимально усилить позитивное влияние транспортных проектов ОПОП и обеспечить распределение выгод среди широких слоев населения. Для некоторых стран проведение реформ является предусловием для получения чистой прибыли от транспортных проектов ОПОП.

- *Ценность одних транспортных проектов зависит от реализации других.* Чтобы избежать создания ненужных инфраструктурных объектов, крайне важны отбор и оценка проектов, а также включение проектов ОПОП в национальные стратегии развития. Взаимодействие между странами-участницами также может предотвратить избыточный поток проектов, обеспечивая их максимальную отдачу на региональном уровне.
- *Согласно оценке, реальные доходы стран, по территории которых проходят транспортные коридоры, могут увеличиться в два-четыре раза при условии проведения ими реформ, направленных на сокращение простоев на границах и смягчение торговых ограничений.* Согласно оценкам, в не имеющем выхода к

морю Узбекистане средний прирост доходов - благодаря усовершенствованию инфраструктуры - составит менее 1 процента. Принятие дополнительных мер по сокращению времени пересечения границы позволит увеличить прирост доходов до 9 процентов.

- *Проведение реформ, способствующих упрощению условий ведения торговли, сокращению ограничений торговой политики и улучшению управления коридорами, требует реализации необходимых мер на уровне самой страны и в сотрудничестве с другими странами.* Уязвимые места в цепочке поставок в одной стране могут помешать странам всего коридора получить потенциальную выгоду, которую несут в себе новые возможности в сфере торговли. Углубление торговых соглашений между странами коридора может минимизировать существующую разрозненность и установить правила и механизмы для торговли и других реформ.

- *Расширение масштабов участия частного сектора может содействовать жизнеспособности ОПОП в долгосрочной перспективе. До сих пор эту Инициативу продвигали, в основном, китайские государственные банки и госпредприятия.* Чтобы обеспечить более широкое участие частного сектора в ОПОП, странам-участницам будет необходимо улучшить инвестиционный климат и снизить риски, с которыми могут столкнуться потенциальные инвесторы. Конкретные реформы включают улучшение нормативно-правовой базы и усиление правовой защиты инвестиций посредством принятия правовых норм и обеспечения их имплементации.

- *Сопутствующие меры экономической политики могут содействовать равномерному распределению доходов от проектов ОПОП, включая меры по усилению социального обеспечения, улучшению качества обучения и подготовки кадров, повышению мобильности рабочей силы.* В целом, для стран коридора, реализация Инициативы ОПОП может повлечь за собой перемещение до 12 миллионов работников, в основном сельскохозяйственного сектора. Люди не преминут также воспользоваться возможностями, открывающимися в крупных городах либо в других местах концентрации экономической деятельности. Отсутствие мобильности или медленная адаптация могут привести к увеличению неравенства в распределении реальных доходов.

4. ОПОП несет в себе риски, обычные для крупных инфраструктурных проектов. Усугублению этих рисков может способствовать недостаточная прозрачность и открытость Инициативы, а также слабость экономических основ и управления в некоторых странах-участницах ОПОП.

- *Крупные инвестиции в инфраструктуру, включающие финансирование кредитного долга, несут в себе риски, связанные с обеспечением экономической приемлемости уровня государственного долга.* Анализ всей задолженности (не только связанной с транспортными расходами), образующейся в результате реализации Инициативы

ОПОП, свидетельствует о том, что 12 из 43 стран с низким и средним уровнем доходов - по которым имеются подробные данные - столкнутся с проблемой ухудшения ситуации с экономической приемлемостью уровня долга в среднесрочной перспективе. Это произойдет даже в том случае, если инвестиции в рамках ОПОП ускорят экономический рост. При условии разумного управления государственными инвестициями, благоприятного климата финансирования и отдачи от непрерывного экономического роста, влияние ОПОП на экономическую приемлемость уровня долга в долгосрочной перспективе может оказаться позитивным. Таким образом, существует необходимость повышения прозрачности условий проектов ОПОП и улучшения способности задействованных в них стран оценивать эти условия. Наличие комплексной налогово-бюджетной структуры и усовершенствованной нормативно-правовой базы может содействовать обеспечению продолжительного финансирования проектов. Китай также выиграет от улучшения координации между различными сторонами - государственными органами, кредитными организациями, частными компаниями и государственными предприятиями, а также от наличия системы реструктуризации долга, позволяющей ему взаимодействовать с другими кредиторами на основе принципов партнерства.

- *Крупные инфраструктурные проекты могут создавать управленческие риски, включая коррупцию и сбои в процессах государственных закупок.* Судя по имеющимся, хотя и неполным данным, на китайские компании приходится большинство контрактов ОПОП: согласно одной оценке, более 60 процентов проектов, финансируемых Китаем, находятся в ведении китайских компаний. Мало что известно о процессе отбора фирм. Переход к международной передовой практике, как, например, открытые и прозрачные государственные закупки, увеличит вероятность того, что проекты ОПОП будут предоставляться компаниям, способным реализовывать их с максимальной эффективностью. Степень коррупционных рисков зависит от стран коридора ОПОП и тесно связана с качеством национальных структур. К числу мер по борьбе с коррупцией относится создание механизмов сотрудничества - с целью повышения прозрачности инфраструктурных проектов и инструментов общественного контроля.
- *Крупные транспортные проекты подвергают страны и местные сообщества экологическим и социальным рискам.* Многие маршруты ОПОП проходят через территории, уязвимые к деградации почв, наводнениям и оползням. Некоторые участки проходят по экологически важным, но недостаточно защищенным ландшафтам. К числу дополнительных рисков относятся повышенное загрязнение и незаконная торговля древесиной и представителями дикой природы. Так, по некоторым оценкам, транспортная инфраструктура ОПОП увеличивает совокупный объем выбросов углекислого газа на 0.3 процента во всем мире и на 7 и более процентов - в Камбодже, Кыргызской Республике и Лаосской Народно-Демократической Республике, по мере роста производства в отраслях с высоким уровнем выбросов.

Крупные инфраструктурные проекты сопровождаются притоком рабочей силы, увеличивающей риск насилия на гендерной почве, распространением заболеваний, передаваемых половым путем, и ростом социальной напряженности. Для решения этих проблем необходимо, среди прочего, провести стратегическую, экологическую и социальную оценку проектов. При анализе следует сконцентрировать внимание на транспортном коридоре в целом, используя масштаб ОПОП для совокупной оценки прямых и косвенных рисков.

Инициатива “Один пояс, один путь”, ориентированная на улучшение транспортных связей и интеграцию, может содействовать долгосрочному развитию как стран-участниц ОПОП, охваченных данным исследованием, так и других стран. Вместе с тем, реализация Инициативы связана и с существенными трудностями. Использование ее полного потенциала будет зависеть от разработки мер экономической политики и создания институтов, смягчающих риски и поддерживающих проведение дополнительных реформ.

Основные компоненты Инициативы “Один пояс, один путь” - Экономический пояс Шелкового пути и новый Морской Шелковый путь - воскрешают в памяти древний Шелковый путь, почти мифический торговый маршрут, охватывающий Азию, Европу и Восточную Африку в 200 г. до н.э. Успех древних маршрутов обусловлен двумя важнейшими особенностями². Во-первых, эти “пути” фактически были крупной транспортной сетью, соединяющей не только Восток с Западом, но и все точки с большим континентом посередине - с Центральной, Южной и Западной Азией. Это в значительной степени способствовало развитию торгового обмена. Во-вторых, древние маршруты процветали там, где государства обеспечивали эффективность транспортной инфраструктуры, где коммуникации по всей сети были открытыми, где перемещение товаров и торговцев было облегчено и где организовывались рынки. Это способствовало торговле не только шелком, но и многими другими товарами, такими как лошади, бумага и хлопок. История не повторяется, и древний Шелковый путь, явно, сильно отличался от нынешней торговой системы сложных современных экономик. Тем не менее, эти две особенности заслуживают того, чтобы их вспомнить.

Сотрудничество Китая и стран-участниц ОПОП обусловило усилия, направленные, среди прочего, на улучшение взаимодействия между таможенными органами, защиту инвестиций и борьбу с коррупцией. Важной вехой стал прошедший в апреле 2019 2-ой Форум Инициативы “Один пояс, один путь”, на котором была заложена основа нескольких новых совместных начинаний. Однако еще предстоит многое сделать в сфере многостороннего сотрудничества и реформ внутренней экономической политики стран, в том числе повышения уровня координации и практических

² Франкопан, 2017; Миллвард, 2013.

мер в самом Китае. Необходимы неотложные меры, направленные на повышение прозрачности и улучшение сбора данных для проектов ОПОП, на обеспечение открытости рынков и их функционирование, а также на контроль и обеспечение соблюдения стандартов. Полный перечень рекомендуемых реформ и очередность их реализации приводится в таблице 5.1.

Чтобы скоррелировать нынешние реалии с амбициозными планами Инициативы “Один пояс, один путь”, необходимы более решительные и глубокие реформы. Реформы и шаги стран коридора ОПОП, включая Китай, должны основываться на трех основополагающих принципах:

- Первым принципом является обеспечение прозрачности. Предоставление общественности подробной информации о планировании проектов, финансовых расходах, бюджетировании и закупках повысит эффективность инвестиций в конкретные объекты инфраструктуры и национальные стратегии развития. Повышение прозрачности необходимо для поощрения общественного участия и формирования доверия общественности к инвестиционным решениям.
- Второй принцип - это реформы, учитывающие специфику страны. Торговая политика и практика управления границами во многих странах препятствуют ведению трансграничной торговли. Упрощение условий импорта и экспорта товаров - крайне важно для стран, с тем чтобы они могли воспользоваться всеми выгодами инвестиций ОПОП. Все страны коридора ОПОП должны воспользоваться преимуществами открытых процессов закупок, более сильного управления, а также фискальной и долговой состоятельности, что позволит им в полной мере учитывать потенциальные затраты на инфраструктуру, финансируемую за счет кредитной задолженности. С учетом рисков, связанных с коридорами ОПОП, страны могут инвестировать и в реализацию дополнительных мер экономической политики, в создание сетей социальной защиты и экологической безопасности, формирование других инфраструктурных объектов, а также в мобильную рабочую силу.
- Третьим принципом является многостороннее сотрудничество, включая координацию всех проектов ОПОП. Для того, чтобы страны могли в полной мере воспользоваться сопутствующими положительными эффектами развития экономических коридоров, им необходима совместная работа, в том числе через существующие региональные и мультипрофильные организации – с целью упрощения торговых процедур и пограничного контроля, унификации стандартов строительства инфраструктуры, согласования правовых стандартов и мер по защите инвесторов, что будет способствовать привлечению дальнейших инвестиций в страны коридора ОПОП и содействовать управлению экологическими рисками.

ГЛАВА 1

Инфраструктурная
связность, торговля и
задолженность в странах
“Одного пояса, одного пути”

На экономику стран коридора “Одного пояса, одного пути” приходится значительная доля мирового экономического производства, торговли и инвестиций. На одну лишь торговлю товарами в странах коридора приходится 40 процентов мировой торговли. Страны ОПОП добились больших успехов в привлечении инвестиций и глобальной интеграции в сфере торговли, прямых иностранных инвестиций и участия в глобальных производственно-сбытовых цепочках.

Но эти достижения неравномерно распределены по регионам и странам. Многие страны, особенно небольшие, не имеющие выхода к морю и нестабильные, остаются в значительной степени за пределами мировой торговой системы. Они торгуют и привлекают инвестиции в объемах значительно ниже своего потенциала. В основе проблем лежат плохая инфраструктура и неэффективная экономическая политика. Плотность и качество транспортной инфраструктуры и услуг крайне неравномерны, что приводит к превышению средних торговых издержек и времени на осуществление торговых операций. Политика, которая могла бы подстегнуть развитие торговли и привлечение инвестиций, остается более ограничительной, а торговые соглашения - менее объемлющими, чем в странах с высоким уровнем доходов. Международное сотрудничество может помочь странам восполнить эти пробелы, хотя новая инфраструктура строится в условиях быстро растущего государственного долга.

1.1 СОВРЕМЕННАЯ ТОРГОВЛЯ И ПРЯМЫЕ ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ

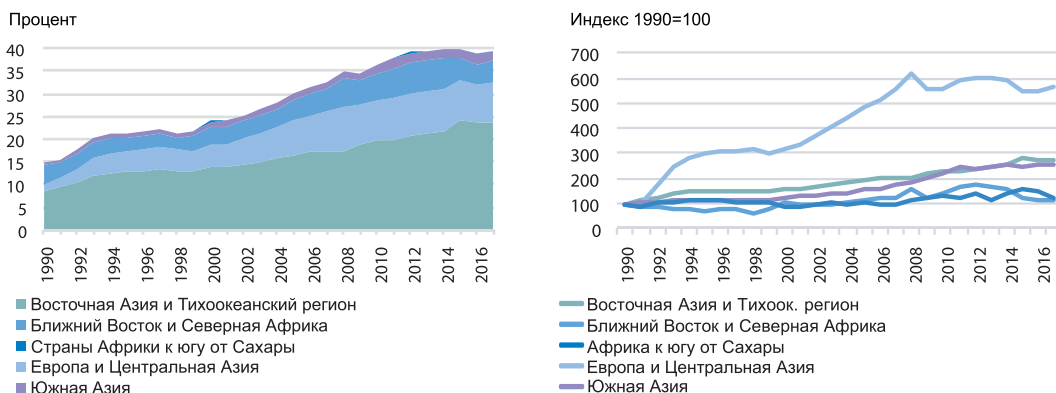
В среднем страны коридора “Одного пояса, одного пути” активно участвуют в международной торговле, в том числе и посредством вовлеченности в глобальные производственно-сбытовые цепочки (ПСС). Они также являются важными направлениями для прямых иностранных инвестиций (ПИИ). Между тем, общая картина может ввести в заблуждение, поскольку разрыв между странами коридора велик. В числе этих стран есть и самые успешные; у некоторых из них доля в мировом экспорте и в ПИИ растет за счет усиления интеграции в глобальные производственно-сбытовые цепочки. Однако многие из них остаются на уровне периферии глобальных рынков. На деле, объем торговли в странах коридора ОПОП ниже потенциального на 30 процентов, а объем прямых иностранных инвестиций - на 70 процентов.

Торговля товарами

В 2017 на долю стран коридора “Одного пояса, одного пути” пришлось почти 40 процентов мирового экспорта товаров, что почти в пять раз превышает показатель 2000. Вместе с тем, за этим впечатляющим ростом торговли скрываются значительные диспропорции (Диаграмма 1.1). На долю экспорта стран Восточной Азии и Тихоокеанского региона, а также Европы и Центральной Азии в настоящее время приходится более 80 процентов экспорта товаров стран коридора ОПОП.¹ Несмотря на

¹ Как показывает Боффа (2018), эти регионы демонстрируют гораздо более лучшие показатели в экспорте промежуточных товаров, что свидетельствует о взаимосвязанности их динамики с их вовлеченностью в ПСС.

Диаграмма 1.1: Торговля в странах ОПОП, по регионам, 1990-2016



Источник: МВФ, Статистика направления торговых потоков.

то, что доля стран Южной Азии, Ближнего Востока и Северной Африки, а также двух стран, расположенных к югу от Сахары, в мировом экспорте возросла с середины 2000-х, стоимость их экспорта гораздо ниже, чем стоимость экспорта Европы и Центральной Азии, а особенно Восточной Азии и Тихоокеанского региона.²

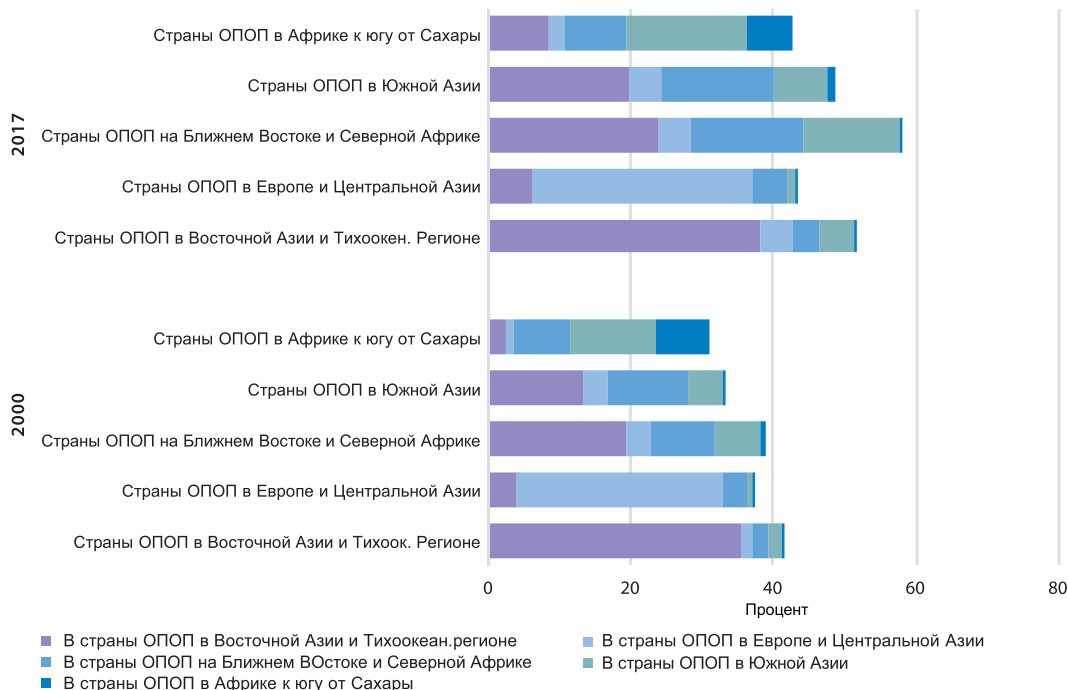
Внутри каждого региона страны коридора сильно различаются по масштабам и росту экспорта.

- В число стран ОПОП в Восточной Азии и Тихоокеанском регионе входят Китай - крупнейший в мире экспортер товаров с 2009, а также Тимор-Лешти - с наименьшей стоимостью экспорта среди всех стран, расположенных вдоль этого коридора.³ По динамичности, в число стран коридора ОПОП данного региона входят Вьетнам и Камбоджа, рост экспорта которых с 2000 увеличивается на более, чем 10 процентов в год, а также Филиппины и Государство Бруней-Даруссалам, рост экспорта которых с 2000 по 2017 увеличивался не менее, чем 4 процента в год.
- Европа и Центральная Азия также имеют крупных экспортеров среди стран ОПОП, таких как Российская Федерация и Турция, и небольших экспортеров, таких как Армения, Кыргызская Республика, Молдова и Таджикистан, чей объем экспорта товаров в 2017 составил менее 3 миллиардов долларов США. Есть динамичные экспортеры, такие как Босния и Герцеговина, Литва, а также отстающие - в частности Таджикистан, объем экспорта которого в 2017 лишь ненамного превысил показатели 2000-х.

² Аналогичный анализ импорта товаров стран коридора ОПОП выявляет те же закономерности.

³ В 2017 товарный экспорт Китая в размере 2,3 трлн. долларов США составил 55% экспорта стран коридора "Одного пояса, одного пути". Эта сумма была в четыре раза больше, чем экспортная стоимость САР Гонконга, Китай, и в шесть раз больше стоимости экспорта Российской Федерации, занимающих второе и третье места среди крупнейших экспортеров стран коридора ОПОП.

Диаграмма 1.2: Торговая интеграция стран коридора “Одного пояса, одного пути” и роль Китая
а. Доля стран коридора ОПОП как пунктов назначения экспорта товаров из стран ОПОП, по регионам

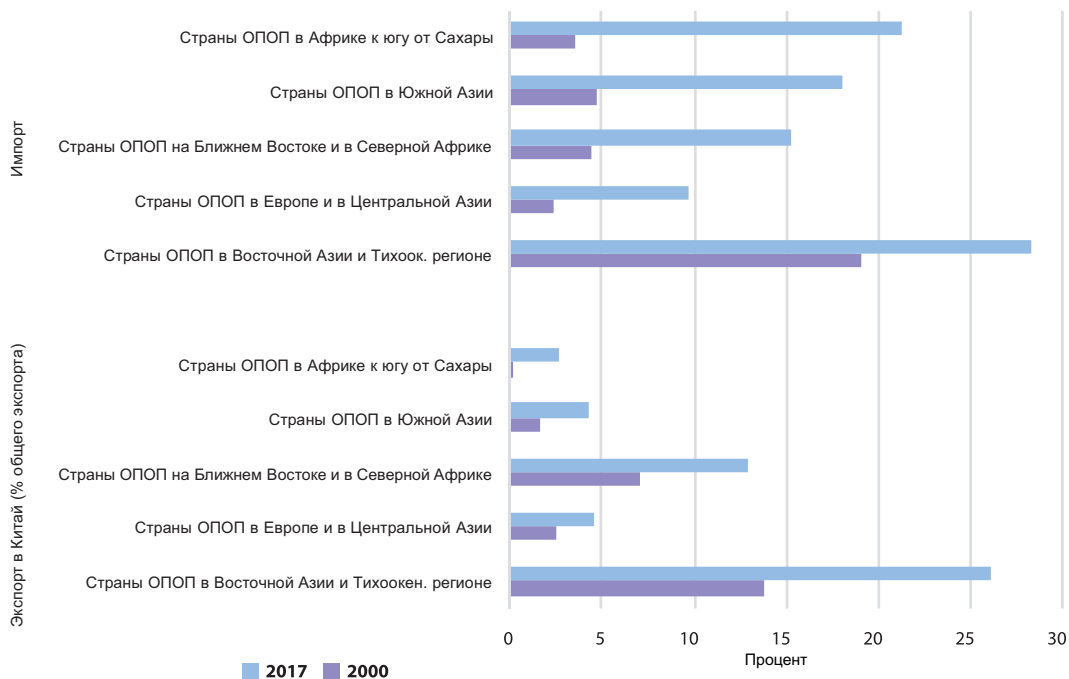


- На Ближнем Востоке и в Северной Африке в 2017 половина экспорта экономик коридора ОПОП приходилась на Саудовскую Аравию и Объединенные Арабские Эмираты, причем на каждого из них - более 200 миллиардов долларов США. Наименьший объем экспорта пришелся на Джибути, Сирийскую Арабскую Республику и Йеменскую Республику. Последние две страны, пострадавшие от конфликта, имели отрицательные показатели роста экспорта с 2000 по 2017. Самый быстрый рост экспорта был зарегистрирован в Бахрейне, Ливане и Катаре.

- В Южной Азии крупнейшим экспортером на сегодняшний день является Индия. Стоимость ее экспорта в 2017 была в девять раз выше, чем у Бангладеш, занявшего второе место в группе. На другой стороне страны с наименьшим экспортом, включая Бутан и Мальдивы. Самый быстрый рост с 2000 по 2017 был зарегистрирован в Бутане, за ним следуют Индия и Бангладеш. Относительное отставание с точки зрения роста экспорта было зафиксировано в Непале, где рост экспорта составил 0.4 процента, и в Шри-Ланке - 4 процента.

- Из стран Африки к югу от Сахары Кения в 2017 экспортировала товары на сумму 6 миллиардов долларов США, ежегодный рост ее экспорта с 2000 по 2017 составил 7 процентов. Стоимость экспорта Танзании составила 4 миллиарда долларов США при ежегодном росте в 10 процентов. С долей торговли в ВВП менее 30 процентов, Кения и Танзания стали одними из наименее открытых экономик коридора ОПОП в 2017.

6. Доля Китая в экспорте и импорте стран коридора “Одного пояса, одного пути”, по регионам



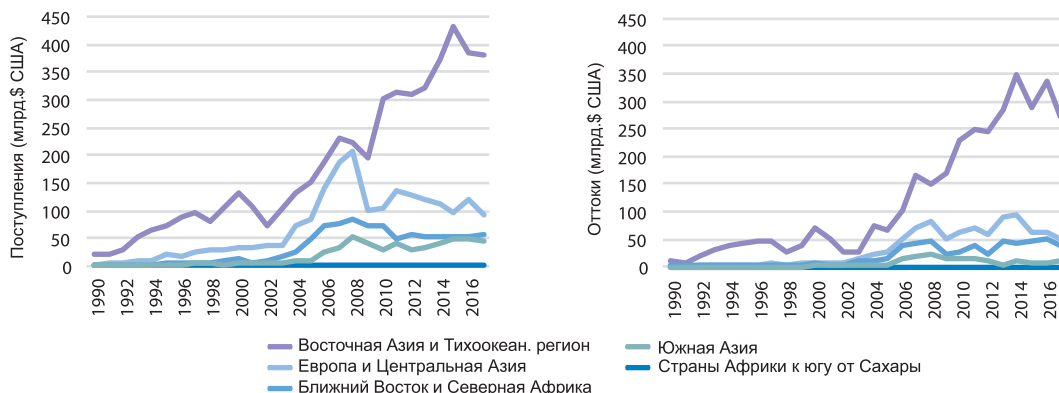
Источник: МВФ, Direktorat статистики по торговле.

Примечание: По каждому региону остальная часть (до 100 процентов) приходится на страны, не входящие в ОПОП. Из стран Африки к югу от Сахары в ОПОП входят лишь Кения и Танзания.

Со временем страны коридора стали больше торговать друг с другом. Тем не менее, интеграция в рамках ОПОП происходит неравномерно. Можно выделить две основные точки более глубокой интеграции: одна - страны коридора в Восточной Азии и Тихоокеанском регионе, другая - страны Европы и Центральной Азии (Диаграмма 1.2а). Большая часть экспорта и импорта этих двух групп осуществляется на внутрирегиональном уровне (более 30 процентов экспорта в 2017), и подобное положение дел сохраняется на протяжении десятилетий. С другой стороны, страны коридора в Европе и Южной Азии представляются наименее интегрированными на внутрирегиональном уровне. Что касается потоков товаров между регионами, то страны коридора ОПОП в Европе и Центральной Азии интегрированы в наименьшей степени. Страны коридора в Восточной Азии и Тихоокеанском регионе, скорее всего, являются наиболее интегрированными - во многом благодаря Китаю, который в последние годы стал играть более важную роль в торговых связях между странами коридора (Диаграмма 1.2б).⁴

⁴ Структуры импорта, в основном схожи, за исключением двух стран Африки к югу от Сахары, для которых в 2000 Ближний Восток и Северная Африка были более важными - как источник импорта, нежели другие регионы, тогда как Восточная Азия и Тихоокеанский регион были более важными в 2017.

Диаграмма 1.3: Прямые инвестиции стран коридора ОПОП, по регионам



Источник: UNCTAD.

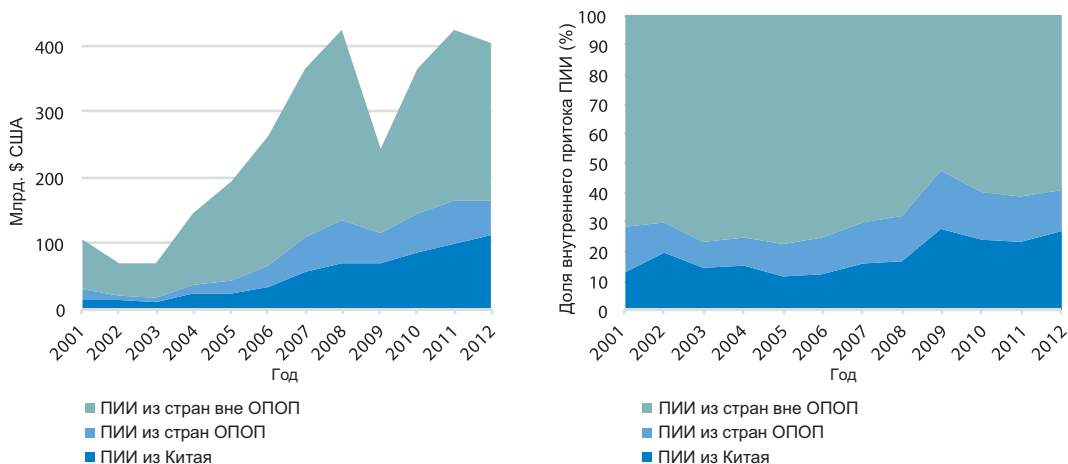
Прямые иностранные инвестиции

Доля глобальных потоков прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в пункты назначения-страны коридора ОПОП после мирового финансового кризиса колебалась в пределах 35 процентов, а в 2017 страны этой группы поглотили ПИИ на сумму около 600 миллиардов долларов США (Чень и Лин, 2018). Кроме того, прямые инвестиции из стран коридора за рубеж составили почти 400 млн долларов США - в 2017 или 25 процентов от всех мировых ПИИ, по сравнению с менее чем 10 процентами в 2000.

Как и торговля, потоки ПИИ в региональном разрезе имеют иную картину (Диаграмма 1.3). Восточная Азия и Тихоокеанский регион являются основными получателями ПИИ, а также распоряжаются их оттоком. Европа и Центральная Азия занимают второе место, с большим и растущим разрывом уступая Восточной Азии и Тихоокеанскому региону. В целом, страны коридора с более высоким уровнем доходов привлекают больше инвестиций и имеют больше шансов инвестировать за рубеж. На деле, в последние годы на группы стран с высоким и выше среднего уровнем доходов приходилось 80 процентов притока ПИИ и более 90 процентов их оттока. Большинство других стран коридора ОПОП, в частности страны с низким уровнем доходов имеют довольно скудные показатели привлечения ПИИ.

Внутри регионов потоки ПИИ также отличаются значительной неоднородностью и концентрацией. Лишь немногие страны коридора поглотили в 2017 ПИИ на сумму более 10 миллиардов долларов США. К ним относятся Китай, САР Гонконг (Китай), Индонезия, Сингапур и Вьетнам - в Восточной Азии и Тихоокеанском регионе; Российская Федерация и Турция - в Европе и Центральной Азии; Израиль и Объединенные Арабские Эмираты - на Ближнем Востоке и Северной Африке. В совокупности в 2017 на эти страны пришлось почти 80 процентов от общего объема ПИИ в экономики коридора ОПОП. В отличие от них, во многих странах коридора объем прямых иностранных инвестиций составляет

Диаграмма 1.4: Прямые иностранные инвестиции в странах коридора ОПОП, по источникам



Источник: Чень и Лин, 2018.

менее 1 процента ВВП. В данную группу входят такие страны как Бангладеш, Бутан, Бруней-Даруссалам, Кения, Непал, Пакистан, Тимор-Лешти и Узбекистан.

Концентрация оттока прямых инвестиций еще более значительна: в 2017 87 процентов общего объема оттоков из стран коридора приходилось всего лишь на восемь экономик. Пятью из этих восьми являются страны Восточной Азии и Тихоокеанского региона: Китай, САР Гонконг (Китай), Сингапур, Тайвань и Таиланд. Остальные - это Индия, Российская Федерация и Объединенные Арабские Эмираты. С другой стороны, в 2017 пять из 13 стран коридора в Восточной Азии и Тихоокеанском регионе и большинство стран в других регионах инвестировали за рубеж менее 1 миллиарда долларов США.

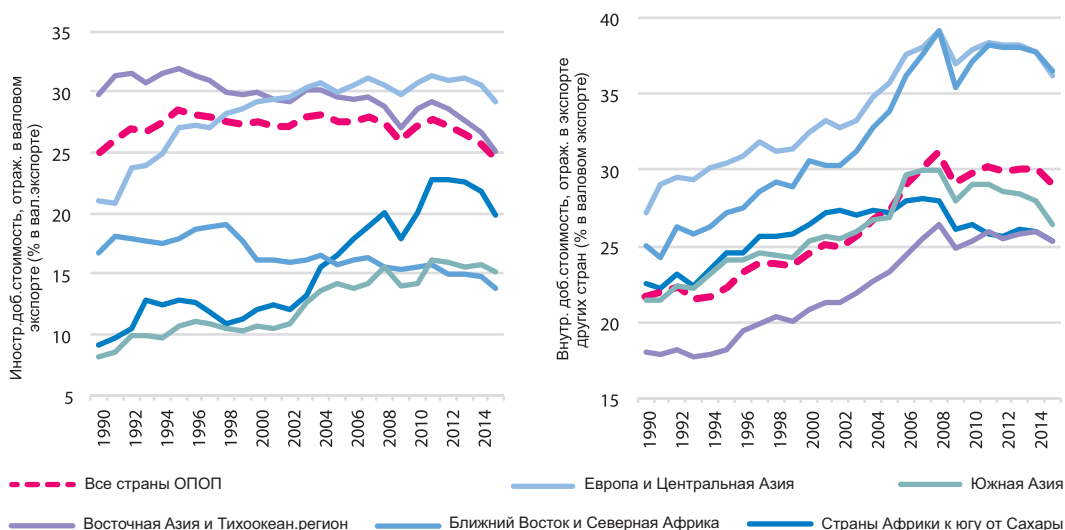
Большая часть ПИИ в страны коридора ОПОП поступает из государств, не входящих в ОПОП (Диаграмма 1.4). Вместе с тем, что касается торговли, то доля стран коридора растет в основном благодаря инвестициям из Китая, набирающим силу с середины 2000-х. Кроме того, Китай начал наращивать свою долю в 2008 на фоне значительного падения инвестиций из развитых стран - во время мирового финансового кризиса. Китайские компании воспользовались возможностью инвестировать, тогда как компании из развитых стран отступили (Чень и Лин, 2018).

Участие в производственно-бытовых цепочках

Страны ОПОП увеличили свое участие в производственно-бытовых цепочках (ПСС) и являются ее движущей силой (Диаграмма 1.5).⁵ Обратное участие (backward participation) стран ОПОП в пересчете на общую добавленную иностранную стоим

⁵ Ограниченные данные не позволяют с высокой точностью оценить важность ПСС для всех стран коридора (Боффа, 2018).

Диаграмма 1.5: Участие стран ОПОП в ПСЦ, по регионам



Источник: Эора, Мультирегиональная таблица “затраты-выпуск”.

Примечание: Валовой экспорт, форвардное и обратное участие охватывают как товары, так и услуги.

ость в их экспорте составило в 2015 около 24 процентов валового экспорта, что на 4 процентных пункта ниже среднего показателя по странам ОПОП в предкризисные 2000-ые. Прямое/форвардное участие (forward participation), измеряемое как внутренняя добавленная стоимость в валовом экспорте других стран, с 2011 оставалось на уровне около 28 процентов, неуклонно увеличиваясь с примерно 22 процентов в начале 1990-х.

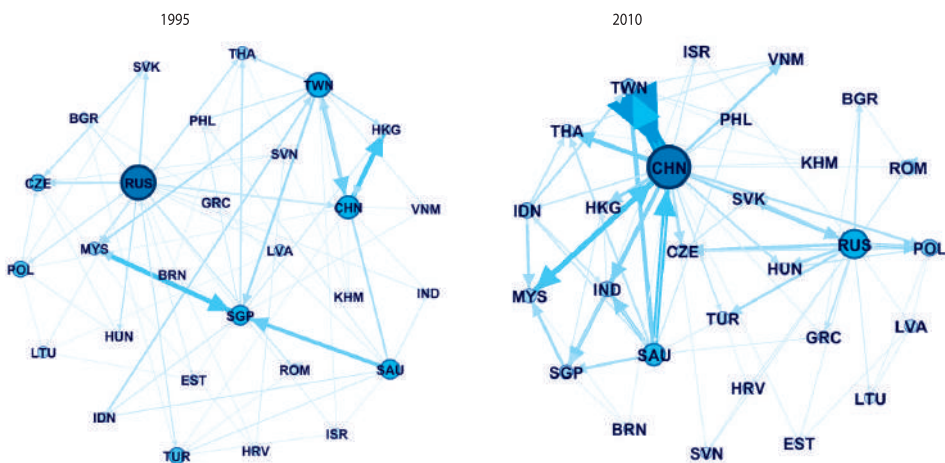
Страны коридора ОПОП в Восточной Азии и Тихоокеанском регионе, а также в Европе и Центральной Азии тесно интегрированы посредством обратного участия (backward participation) и ведут к росту среднего показателя ОПОП благодаря большому масштабу торговли. Однако более детальный анализ данных по странам показывает, что для обоих регионов обратное участие в ПСЦ обусловлено несколькими странами, такими как Китай, Малайзия и Сингапур - в Восточной Азии, Чешская Республика, Эстония и Венгрия - в Европе и Центральной Азии. Показатели участия в ПСЦ стран коридора ОПОП в других регионах существенно ниже. Страны Ближнего Востока и Северной Африки, а также Европы и Центральной Азии более ориентированы на активное форвардное участие (forward participation), но это в основном касается важных экспортеров сырьевых товаров, таких как Казахстан, Российская Федерация и Саудовская Аравия.

Над обратными и форвардными связями стран коридора ОПОП по-прежнему доминируют государства, не входящие в ОПОП. Однако доля стран транспортных коридоров ОПОП с течением времени постепенно увеличивается. Что касается обратного участия, то в 2011 на страны коридора ОПОП приходилось 33 процента от общей добавленной иностранной стоимости в валовом экспорте стран коридора, по сравнению

с 24 процентами в 1995. Относительно форвардного участия - в 2011 внутренняя добавленная стоимость, создаваемая в экономиках коридора и отраженная в экспорте других стран ОПОП, составила 43 процента от внутренней добавленной стоимости, отраженной в экспорте как других стран ОПОП, так и стран, не входящих в ОПОП, по сравнению с 36 процентами в 1995.

Со временем Китай зарекомендовал себя как наиболее центральный игрок в производственно-сбытовой цепочке, связывающей страны коридора. Во всех регионах наблюдается постепенный рост доли китайской добавленной стоимости в своем импорте, а также увеличение доли Китая в своей внутренней добавленной стоимости, отраженное в экспорте других стран (Боффа, 2018). Кроме того, судя по количеству стран, считающих Китай одним из трех наиболее важных источников иностранной добавленной стоимости, используемой для производства экспорта, к 2010 Китай уже превратился в серьезный центр притяжения для стран-участниц ОПОП (Диаграмма 1.6). Это позволяет сделать вывод, что торговые и инвестиционные отношения Китая со странами-участницами ОПОП начали углубляться задолго до официального анонсирования Инициативы “Один пояс, один путь” в 2013 (Вставка 1.1).

Диаграмма 1.6: Центральное место Китая как источника иностранной добавленной стоимости в валовом экспорте стран ОПОП



Источник: Боффа, 2018, на основании Базы данных Организации экономического сотрудничества и развития о доле торговли в добавленной стоимости.

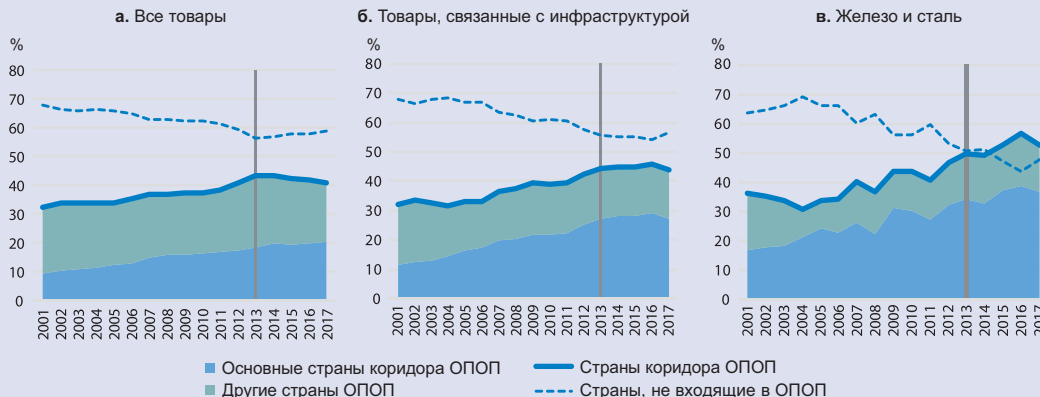
Примечание: Экспорт здесь относится к товарам и услугам. Размер узла страны определяется общим количеством раз, когда страна входила в тройку основных источников добавленной стоимости для каждого из своих партнеров. Толщина узла указывает на силу связи в добавленной стоимости.

Вставка 1.1: Сколько лет Инициативе ОПОП?

Инициатива “Один пояс, один путь” (ОПОП) была официально анонсирована в 2013 во время визитов председателя КНР Си Цзиньпина в Казахстан - в сентябре и в Индонезию - в октябре. Данные по торговле свидетельствуют о том, что экспорт Китая, особенно товаров, связанных с инфраструктурой, начал поступать в страны “Одного пояса, одного пути” за десять лет до официального запуска этой Инициативы. Более того, к 2013 Китай уже активно занимался строительными контрактами в странах коридора ОПОП. Анонсирование ОПОП в 2013 не было стартовым импульсом; оно придало новую энергию текущим тенденциям в торговых отношениях Китая.

Во-первых, данные по торговле показывают, что в группе стран-участниц ОПОП в целом уже более десятилетия наблюдается неуклонный рост ее значимости как пункта назначения для китайского экспорта (Диаграмма Вставки 1.1.1). На эти страны в совокупности пришлось около 40 процентов общего экспорта товаров Китая в 2017, что почти на 9 процентных пунктов выше, чем в 2001. Прирост доли стран коридора ОПОП в китайском экспорте товаров, связанных с инфраструктурой, составил 11 процентных пунктов, а прирост доли стран коридора ОПОП в экспорте из Китая железа и стали составил 16 процентных пунктов. Достижения были обусловлены, в основном, за счет стран коридора ОПОП, где строятся или планируются проекты транспортной инфраструктуры ОПОП (называемые “ядром” ОПОП, Диаграмма Вставки 1.1.1). В 2017 на эти страны приходилось 27 и 37 процентов китайского экспорта товаров, связанных с инфраструктурой, а также железа и стали; к 2013 был зафиксирован прирост на 15 и 17 процентных пунктов соответственно. Более того, данные о торговом обороте, по крайней мере, некоторых из этих стран (не только развивающихся стран Восточной Азии) к 2013 демонстрируют повышенную динамику экспорта китайских товаров, имеющих отношение к инфраструктуре (Константинеску и Рута, 2018).

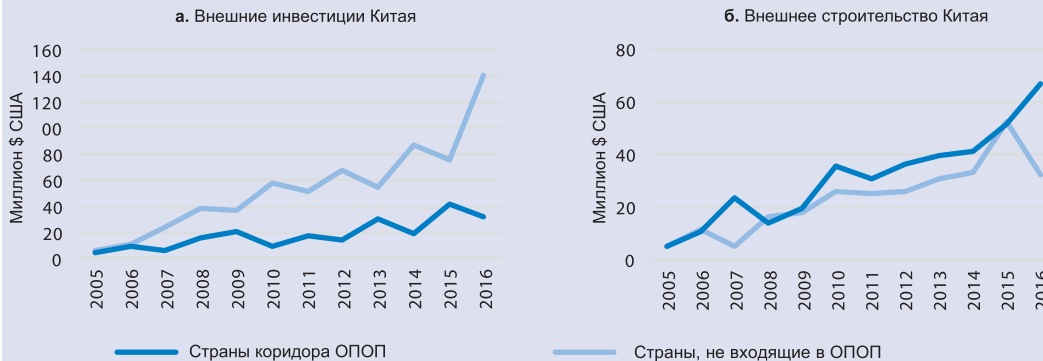
Диаграмма Вставки 1.1.1: Доля стран коридора “Одного пояса, одного пути” в экспорте Китая, по типам товаров, 2001-2017



Источник: Константиnescу и Рута, 2018.

Во-вторых, даже до 2013 на страны коридора ОПОП приходилась большая доля китайских инвестиций в строительство, нежели на страны, не входящие в ОПОП (Чень и Лин, 2018). Общие внешние инвестиции Китая в страны коридора ОПОП существенно увеличились после 2013, однако объем внешних инвестиций Китая в страны, не входящие в ОПОП, рос быстрее, чем объем инвестиций в страны-участницы ОПОП. Вместе с тем, иная картина складывается относительно участия Китая в строительных контрактах за рубежом. Она демонстрирует аналогичную тенденцию роста, однако на долю стран-участниц коридора приходится гораздо больше китайских строительных контрактов за рубежом, чем прямых иностранных инвестиций из Китая. С 2009 доля стран коридора ОПОП в строительных проектах Китая систематически превышала долю стран, не входящих в ОПОП (Диаграмма Вставки 1.1.2)

Диаграмма Вставки 1.1.2: Тенденции в китайских внешних инвестициях и строительных контрактах



Источник: Чень и Лин 2018.

Нереализованная торговля и прямые иностранные инвестиции

Взаимосвязи торговли и прямых иностранных инвестиций в странах коридора ОПОП находятся на уровне ниже своего потенциала. Торговый оборот между странами коридора и с остальным миром в среднем на 30 процентов ниже потенциала (Банья, Роча и Рута 2018).⁶ В качестве же получателей ПИИ, страны коридора ОПОП имеют показатель поглощения инвестиций ниже своего потенциала на 70 процентов (Чень и Лин, 2018). Эти данные свидетельствуют о том, что барьеры в сфере торговли и ПИИ, обусловленные инфраструктурными пробелами или пробелами экономической политики, уменьшают потенциальный оборот торговли и потоки ПИИ, которые могли бы быть реализованы экономиками ОПОП. Анализ этих пробелов представлен ниже.

Согласно оценкам, объемы нереализованной торговли и ПИИ в странах коридора ОПОП значительны. Немаловажно понять, насколько оптимизация транспортной инфраструктуры и другие меры экономической политики, сокращающие время на осуществление торговых операций, помогут стимулировать торговлю и ПИИ в странах коридора ОПОП. Сокращение времени осуществления торговых операций на один день увеличит экспорт между странами ОПОП в среднем на 5.2 процента (Банья, Роча и Рута, 2018). Сокращение же времени торговых операций на 10 процентов влечет за собой рост потоков ПИИ в страны коридора на 12 процентов (Чень и Лин, 2018). Эти результаты показывают, что улучшение инфраструктуры и реформы, способные устранить препятствия для торговли и ПИИ, могут оказать большое влияние на интеграцию экономик коридора в мировые рынки.

1.2 ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОБЕЛЫ И ПРОБЕЛЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

Физические и политические барьеры могут препятствовать взаимодействию многих стран коридора “Одного пояса, одного пути”.

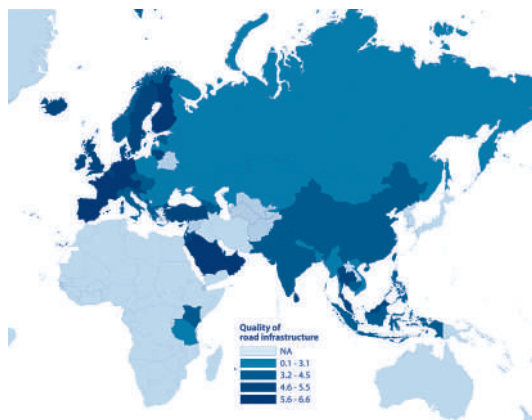
Транспортная и цифровая связь

Транспортная и цифровая связь дополняют друг друга, позволяя находящимся в разных местах людям обмениваться товарами, идеями и знаниями посредством физического и виртуального взаимодействия. Без эффективных транспортных связей потенциал Е-коммерции значительно уменьшается. Цепочки своевременных поставок зависят как от своевременной передачи информации, так и от своевременной доставки сырьевых ресурсов и продукции.

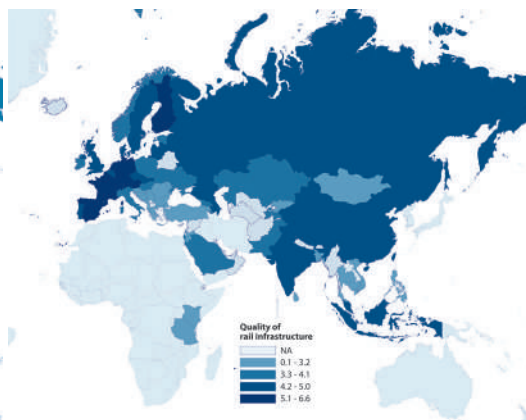
⁶ Оценки нереализованной торговли и прямых иностранных инвестиций были получены путем сравнения фактических значений торговли и прямых иностранных инвестиций с потенциальными, исходя из прогнозов гравитационной модели - инструмента, настоятельно рекомендуемого для анализа торговли и прямых иностранных инвестиций в силу его высокой прогнозирующей способности (Хед и Мехер, 2014).

Диаграмма 1.7: Качество сухопутной инфраструктуры

а. Качество дорожной инфраструктуры



б. Качество железнодорожной инфраструктуры



Источник: Международный экономический форум, 2018.

Примечание: Западноевропейские страны включены в качестве компараторов, потому что большинство инфраструктурных проектов ОПОП осуществляется в транспортной сети Евразии, и сеть хороша лишь настолько, насколько хорошо ее самое слабое звено

Транспортная инфраструктура и услуги

Качество автодорожной и железнодорожной инфраструктуры различается в странах коридора ОПОП. Считается, что в странах к северу и северо-западу от Китая дороги очень низкого качества, тогда как Китай и страны к юго-западу от него имеют “коридор” относительно хорошего качества дорог (Диаграмма 1.7а).

Некоторые страны Юго-Восточной Азии также воспринимаются как страны, имеющие дороги относительно хорошего качества. Между тем, только Малайзия и некоторые страны Персидского залива имеют дороги такого же высокого качества, как в странах Западной Европы. Качество железнодорожной инфраструктуры зеркально отражает качество дорожной инфраструктуры (Диаграмма 1.7б). Российская Федерация, Казахстан, Украина, Словацкая Республика и Чешская Республика образуют коридор относительно хорошей железнодорожной инфраструктуры, в то время как большинство стран Юго-Восточной Азии и стран к юго-западу от Китая, таких как Кыргызская Республика и Пакистан, характеризуются как страны с железнодорожной инфраструктурой низкого качества. Специалисты по логистике считают, что в странах коридора ОПОП недостатки железнодорожной инфраструктуры более распространены, нежели недостатки дорожной инфраструктуры. Инфраструктура морских портов и аэропортов получает более высокие оценки за воспринимаемое качество (Ведерер, 2018).

В странах коридора ОПОП круглогодичный доступ к транспорту за пределами городов ограничен. В большинстве стран дорожная сеть имеет самый широкий охват во всей

транспортной инфраструктуре. Однако наличие доступных дорог не является гарантией того, что люди могут путешествовать и обмениваться товарами, идеями и знаниями в течение всего года. Для того, чтобы люди могли извлекать выгоду из региональной и глобальной интеграции, требуется доступ, как минимум, к всепогодной дороге. Большинство городских дорог обеспечивает круглогодичный доступ. Коэффициент транспортной доступности в сельской местности, отражающий долю сельского населения, проживающего в пределах 2 км от всепогодной дороги, является стандартным показателем круглогодичного доступа. В то время как в большинстве развитых стран около 100 процентов сельского населения живет в пределах 2 километров от всепогодной дороги, в большинстве стран коридора ОПОП менее 65 процентов населения имеет подобную транспортную доступность, а в странах Центральной Азии - менее 32 процентов (Розенберг и Фей, 2019).⁷

Доступность услуг морских перевозок в странах прибрежного коридора между Китаем и Западной Европой различна. С точки зрения мировой торговли, доступность услуг морских перевозок имеет важное значение. Согласно Индексу обслуживания линейным судоходством, Китай, САР Гонконг (Китай), Малайзия и Сингапур входят в пятерку стран, предоставляющих наиболее широкий сервис по морским перевозкам (Диаграмма 1.8а).⁸ За этими странами следуют Германия, Нидерланды, Великобритания и США. Оман, Польша, Шри-Ланка и Турция являются странами коридора ОПОП с доступом к транспортным услугам выше среднего, тогда как Болгария, Камбоджа, Эстония, Грузия и Мьянма относятся к числу стран с самым низким уровнем доступа.

Согласно Индексу эффективности логистики (ИЭЛ) Всемирного банка-2018, существуют большие различия в показателях эффективности логистики в странах коридора. Качественная инфраструктура и доступность услуг являются необходимыми условиями хорошего взаимодействия, но этого недостаточно. Качественные услуги необходимы также для своевременной и экономически эффективной транспортировки. Три из 20 стран с самым низким ИЭЛ являются странами коридора ОПОП (Афганистан, Бутан и Ирак), и три из 20 стран, имеющих самый высокий ИЭЛ, также являются странами коридора (Гонконг САР [Китай], Сингапур и Объединенные Арабские Эмираты). Компетенция и качество поставщиков железнодорожных услуг оценивается ниже, чем компетенция и качество услуг, предоставляемых поставщиками автомобильных, морских и воздушных перевозок. Складские, перевалочные и распределительные услуги также

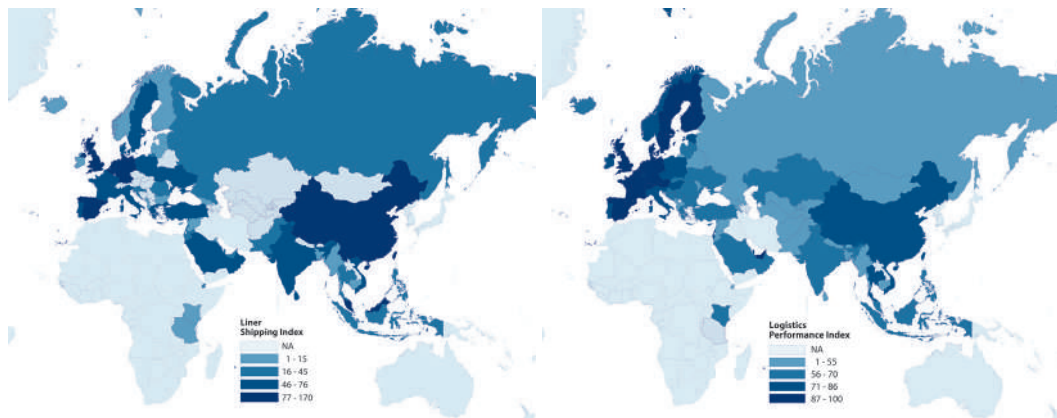
⁷ Всепогодная дорога эксплуатируется в течение всего года преобладающими видами сельского транспорта. Индекс обслуживания линейным судоходством рассчитывается Конференцией ООН по торговле и развитию на основе пяти компонентов сектора морских перевозок: количество судов, их контейнероёмкость, максимальный размер судна, количество услуг и количество компаний, размещающих контейнеровозы в портах страны.

⁸ Индекс обслуживания линейным судоходством рассчитывается Конференцией ООН по торговле и развитию на основе пяти компонентов сектора морских перевозок: количество судов, их контейнероёмкость, максимальный размер судна, количество услуг и количество компаний, размещающих контейнеровозы в портах страны.

Диаграмма 1.8: Транспортно-логистические услуги в странах коридора “Одного пояса, одного пути”

а. Индекс обслуживания линейным судоходством

б. Индекс эффективности логистики



Источник: UNCTAD и Индекс эффективности логистики, 2018.

Примечание: Западноевропейские страны включены в качестве компараторов, потому что большинство инфраструктурных проектов ОПОП осуществляются в транспортной сети Евразии, и сеть хороша лишь настолько, насколько хорошо ее самое слабое звено.

имеют сравнительно высокий рейтинг (Видерер 2018). Вызовом для Китая является то, что он окружен несколькими странами, имеющими низкие показатели эффективности логистики (Диаграмма 1.8б).

Бесшовная региональная интеграция национальной транспортной инфраструктуры и транспортных услуг имеет решающее значение, и ее недостатки позволяют объяснить, почему торговые и инвестиционные потоки между странами коридора ниже потенциальных возможностей. Железнодорожные сети в Южной и Юго-Восточной Азии были разработаны колониальными правительствами с целью транспортировки грузов в морские порты и из портов, а не для связности стран. В некоторых странах железнодорожная сеть продолжала расширяться, но с ориентацией на внутренний рынок. В других странах, таких как Бангладеш и Мьянма, железнодорожная сеть не получила адекватных инвестиций для ее технического обслуживания или модернизации. В странах, входящих в Содружество Независимых Государств (СНГ), железнодорожная сеть была создана в конце 19-го - начале 20-го века, сначала при царе, а затем в Советском Союзе - с целью соединить экономические центры с Москвой и друг с другом (Джанков и Фрейнд, 2002). Несмотря на то, что из-за неравномерного технического обслуживания у нее разные колеи, разрозненная электрификация и разное качество, она по-прежнему является наилучшей интегрированной железнодорожной сетью среди стран коридора ОПОП.

Три железнодорожных маршрута, соединяющих Китай с Центральной Азией и Европой, отличаются различной проходимостью. Северный и центральный маршруты идут через Россию, а южный - через Казахстан по Каспийскому морю в Турцию или Грузию. За последние 15-20 лет состояние большинства северных маршрутов было улучшено.

Основное препятствие между Китаем и Восточной Европой - на пути вдоль северного маршрута - находится в Монголии, где линии однопутные и в плохом состоянии. Все три маршрута имеют ограничения, обусловленные изменениями колеи железнодорожного полотна, различиями в допустимой нагрузке на оси и частичной электрификацией (Буллок, Лю и Тан, 2018). Еще одним недостатком на северных и южных маршрутах является невысокая пропускная способность европейских железных дорог, включая перегрузочные сооружения, особенно в Польше. Все южные маршруты сталкиваются с трудностями на востоке Турции - из-за изрезанного рельефа местности вокруг Карса, и на западе - из-за необходимости паромных переправ, поэтому ни один регулярный железнодорожный сервис не использует южные маршруты на всем пути вплоть до Европы (Буллок, Лю и Тан, 2018).

Маршрутные контейнерные службы по перевозкам между Китаем и Европой (вдоль северных и центральных маршрутов), между Китаем и Афганистаном, а в последнее время между Китаем и Вьетнамом компенсировали некоторые ограничения и сократили транспортные расходы (Буллок, Лю и Тан 2018). Отправка грузов через границы в отдельных вагонах (грузовых вагонах) была возможна в течение достаточно долгого времени, но она подвергалась длительным задержкам в ожидании соединений и особенно в ожидании других процедур, таких как перевалка или таможенные инспекции отдельных вагонов. Эксплуатация маршрутных контейнеров намного дешевле, чем вагонные перевозки, поскольку все вагоны одного поезда перевозят один и тот же товар и отправляются из одного и того же пункта, следуя в один и тот же пункт назначения. Вывод: неуклонное сокращение времени в пути в течение последних пяти лет привело к значительному повышению конкурентоспособности.

С учетом того, что потребности в капитале для развития автодорог ниже, чем для железных дорог, в странах коридора ОПОП больше региональных автомобильных дорог, нежели железнодорожного сообщения. Монгольские дороги, соединяющие Китай и Россию, находятся в плохом состоянии, в основном из-за неполноценного технического обслуживания и суровой погоды. В Центральной Азии и Восточной Европе низкий уровень технического обслуживания является более серьезной проблемой, чем отсутствие сообщаемости или недостаточная пропускная способность (Растоги и Арвис, 2014; Линн и Цукер, 2019). В рамках инициатив АСЕАН и Субрегиона Большого Меконга значительно улучшилось дорожное сообщение в Юго-Восточной Азии, в том числе трансграничные связи. Некоторые пробелы и слабые дорожные связи остаются между Мьянмой и Лаосской Народно-Демократической Республикой, равно как и внутри этих стран. В Южной Азии - наименее интегрированном регионе мира - с момента обретения

независимости очень мало внимания уделялось условиям и пропускным способностям дорог, ведущих к границе и пограничным пунктам. Ситуация постепенно меняется, но сообщаемость в Южной Азии остается одной из самых слабых.

Хотя Китай находится ближе к Юго-Восточной Азии и Южной Азии, чем к Европе, физическое взаимодействие с азиатскими регионами гораздо слабее. Из-за низкого качества сухопутной инфраструктуры и уровня услуг почти все грузы между Китаем, Юго-Восточной и Южной Азией перевозятся по морю. Транспортная инфраструктура в Мьянме настолько плоха, что в ней практически нет сухопутных транспортных потоков. Единственная сухопутная связь Китая с Южной Азией лежит через Гималаи. Китай соединяется с Пакистаном по дороге через Хунджерабский перевал на высоте 4,600 метров, однако дорога открыта только семь месяцев в году. Сообщение между Китаем, Непалом и Индией крайне ограничено из-за плохой инфраструктуры в Непале и необходимости четырех перегрузок по пути следования.

Цифровая инфраструктура и услуги

Цифровая революция затронула немногих людей в странах коридора “Одного пояса, одного пути”. Доля населения, пользующегося Интернетом, ниже 55 процентов в большинстве азиатских стран, хотя Малайзия, Сингапур, Казахстан и страны Аравийского полуострова являются исключениями (Диаграмма 1.9). Даже в Китае, где проживает самое большое количество пользователей Интернета, более 45 процентов населения не пользуются им. Более того, “цифровой разрыв внутри стран может быть таким же высоким, как и между странами” (Всемирный банк, 2016с).

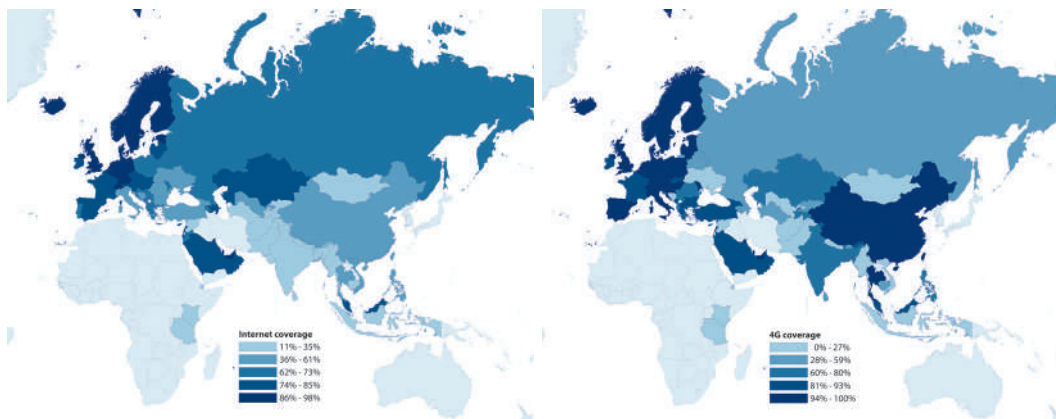
Согласно последним данным индикаторов Целей в области устойчивого развития (Sustainable Development Goals), в странах коридора ОПОП есть два полюса покрытия мобильного сигнала четвертого поколения - 4G (Диаграмма 1.9). 56 процентов Интернет-трафика во всем мире проходит через мобильные устройства (We Are Social, 2018), поэтому развертывание и охват мобильных широкополосных сетей дает хорошее представление об Интернет-инфраструктуре и доступе к Интернету. Среди стран коридора ОПОП Китай, Таиланд и государства Восточной Европы имеют наибольшую долю населения с доступом к мобильному сигналу 4G. В странах Аравийского полуострова также имеется высокая степень охвата 4G. Но остальные страны Азии, особенно не имеющие выхода к морю, имеют низкий охват 4G, что может отчасти объяснить низкий процент Интернет-пользователей в этих странах.

Страны, граничащие с Китаем, получают возможность доступа к лучшей связи - посредством глобальных подводных кабелей. Существующая международная пропускная способность Интернета достаточно низкая, особенно в странах, не имеющих выхода к морю, тогда как взаимодействие с Инициативой “Один пояс, один путь” может обеспечить доступ к глобальным подводным кабелям (Келли, 2018). Трансграничная волоконно-оптическая связь с Китаем также может стать разрешением проблемы для

Диаграмма 1.9: Интернет-пользователи и доступ к мобильной широкополосной связи

а. Интернет-пользователи (процент населения)

б. Покрытие 4G (процент населения)



Источник: Индикаторы мирового развития и <https://unstats.un.org/sdgs/indicators/database/>.

Примечание: Западноевропейские страны включены в качестве компараторов, потому что большинство инфраструктурных проектов ОПОП осуществляются в транспортной сети Евразии, и сеть хороша лишь настолько, насколько хорошо ее самое слабое звено.

стран, не имеющих выхода к морю, поскольку лишь небольшая часть их международной широкополосной связи обеспечивается посредством Китая. К примеру, 8 процентов всей международной широкополосной связи в Кыргызской Республике и 4 процента в Таджикистане обеспечиваются сухопутными соединениями с Китаем. В Южной Азии Афганистан и Бутан не имеют соединений с Китаем, а в Непале 4 процента международных Интернет-ресурсов поступает посредством оптоволоконной связи с Китаем, запущенной в январе 2018.

Сетевое подключение между странами коридора “Один пояс, один путь”

Ограниченное наличие качественной транспортной инфраструктуры и услуг в некоторых странах коридора ОПОП приводит к длительному времени в пути. Де Суарес и другие (2018) оценили время доставки товаров, включая время пересечения границы между пунктами ОПОП, используя анализ географической информационной системы (ГИС). Регион Восточной Азии и Тихого океана отличается более длительными сроками доставки, нежели другие регионы (таблица 1.1), особенно Центральная и Восточная Европа, а также Центральная и Западная Азия. К примеру, на доставку товаров между Китаем и странами Центральной и Восточной Европы, такими как Хорватия, Эстония и Польша, уходит в среднем более 30 дней. Время доставки товаров между Китаем и странами Центральной Азии, такими как Грузия и Армения, также в среднем составляет 32 дня. (См. Главу 2 об изменениях в сроках доставки в результате транспортных интервенций в рамках ОПОП.)

Таблица 1.1: Среднее время на торговые операции внутри региона и между регионами до запуска Инициативы ОПОП

Среднее время доставки (дни)	Центральная и Восточная Европа	Центральная и Западная Африка	Восточная Азия и Тихоок. регион	Средний Восток и Северная Африка	Южная Азия	Африка к югу от Сахары
Центральная и Восточная Европа	3.3					
Центральная и Западная Азия	13.4	13.0				
Восточная Азия и Тихоокеан. регион	26.8	22.5	7.1			
Средний Восток и Северная Африка	12.8	15.4	20.4	9.0		
Южная Азия	22.4	20.3	15.5	15.2	11.8	
Африка к югу от Сахары	19.8	23.2	20.6	14.4	17.6	4.0
По региону	13.9	16.6	19.6	14.0	17.8	18.5

Источник: де Суарес и другие, 2018.

Примечание: Усреднено по всем парам стран в каждой паре регионов.

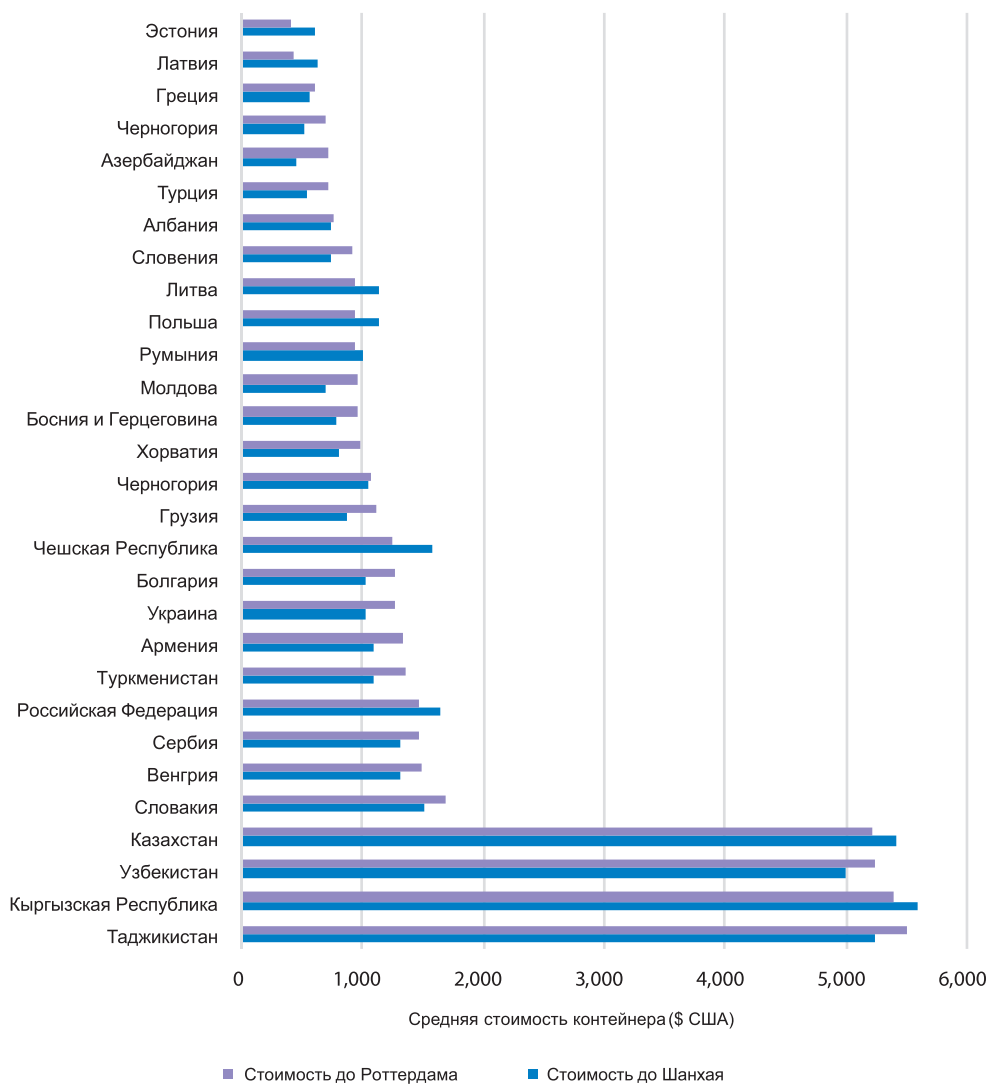
Ограниченная доступность качественной транспортной инфраструктуры и услуг в некоторых странах коридора ОПОП ведет к увеличению транспортных расходов. Стоимость доставки контейнера в Роттердам и Шанхай (прокси для Западной Европы и Китая) разнится в Европе и Центральной Азии (Диаграмма 1.10). Страны Центральной Азии несут наибольшие затраты⁹, а Турция и Греция - одни из самых низких. Средняя стоимость доставки контейнера в соседние страны самая высокая в России, Турции и странах Центральной Азии, а самая низкая - в западно-балканских странах (Диаграмма 1.11).¹⁰

Методы сетевого анализа позволяют оценить эффективность транспортной сети, соединяющей Китай, страны Центральной Азии и Европы (Лебранд и Брисеньо-Гармендия, 2018). Евразийская транспортная сеть предоставляет населению и компаниям в Китае лучший доступ к зарубежным рынкам, нежели населению и компаниям в странах Центральной Азии и Европы. Страны Кавказа и Центральной Азии имеют наименьшие экономические связи с другими странами. Это частично объясняется отсутствием выхода к морю в некоторых странах Кавказа и Центральной Азии, а также ограниченной

⁹ Хотя у стран Центральной Азии слабая связь с Шанхаем, она может быть значительно лучше с западным и центральным Китаем.

¹⁰ Лебранд и Брисеньо-Гармендия (2018) используют среднее значение для всех стран, разделяющих одну границу.

Диаграмма 1.10: Стоимость доставки контейнера в Роттердам и Шанхай из стран коридора ОПОП

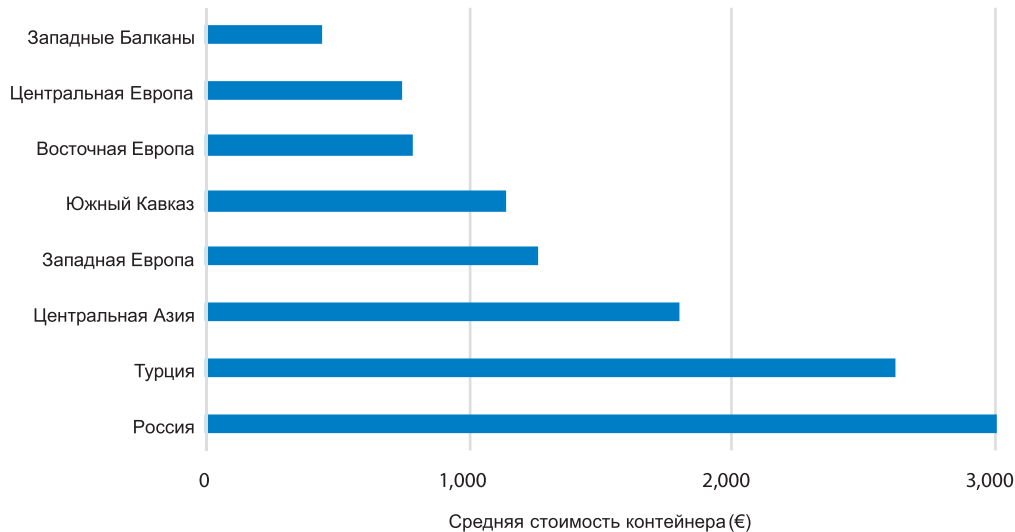


Источник: Лебранд и Брисеньо-Гармендия, 2018.

транспортной связностью прибрежных стран. Китай является самым важным узлом в транспортной сети Евразии - благодаря своему морскому сообщению и низкой стоимости морских перевозок. Россия - третья после Германии в транспортной сети Евразии и самая главная в сети, соединяющей Центральную Азию с Европой. Многие проекты ОПОП предоставят странам Центральной Азии альтернативные торговые маршруты.

Картина связности между городами или экономическими центрами в Азии выявляет сильное влияние национальных границ. Если судить об эффективности транспортных и

Диаграмма 1.11: Средняя региональная стоимость доставки контейнера в соседние страны



Источник: Лебранд и Брисеньо-Гармендия, 2018.

цифровых сетей, позволяющих людям и информации перемещаться между азиатскими городами, то китайские города лучше связаны друг с другом, чем с другими городами Азии (Деррудер, Ли и Кунака, 2018). Картина аналогична и для индийских и индонезийских городов. Лишь города в странах Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) тесно связаны с городами других стран АСЕАН.

Потребности в транспортной и цифровой инфраструктуре

В странах коридора ОПОП потребность в инфраструктуре, обеспечивающей связность, велика. Средний объем инвестиций в транспортную инфраструктуру, необходимую для удовлетворения будущих потребностей в мобильности в Азии и бывшем Советском Союзе, составляет около 0.5-1 процента ВВП в год в расчете до 2030 (Розенберг и Фей, 2019).¹¹ Азиатский банк развития прогнозирует, что средние потребности в инвестициях в инфраструктуру в развивающейся Азии составят около 5.9 процента ВВП в год до 2030 (АБР-2017).¹² Инвестиции в транспорт составляют 32 процента от всех потребностей, а

¹¹ Прогнозы основаны на глобальной модели, которая отражает взаимосвязанную эволюцию технических систем, изменения спроса на энергию и экономический рост в рамках исчисляемого общего равновесия с восходящими секторальными модулями. Модель включает в себя прогнозы о факторах роста, предпочтениях потребителей, пространственной организации, политике смягчения последствий изменения климата и ее технических проблемах.

¹² Эти оценки не включают трансграничную инфраструктуру.

инвестиции в телекоммуникации - 9 процентов.¹³ Согласно прогнозу Международного транспортного форума (2016), к 2030 контейнерные перевозки в странах коридора ОПОП увеличатся больше всего в Южной Азии (193 процента) и в Юго-Восточной Азии (163 процента), а контейнерные перевозки в 2030 в Южной Азии на 93 процента превысят пропускную способность контейнерных портов в 2013, в Юго-Восточной Азии это превышение составит 86 процентов.

Суть не в том, чтобы обязательно тратить больше, а в том, чтобы тратить оптимально и в целях реализации правильных задач (Розенберг и Фей, 2019). Тратить оптимально означает сосредоточить внимание на недостатках в сфере услуг, а не на инфраструктуре; для улучшения же качества услуг обычно требуется гораздо больше, чем просто капитальные затраты. Это также означает, что при рассмотрении капитальных вложений необходимо тщательно изучать последствия эксплуатации и технического обслуживания. Ранее подчеркивалась необходимость вкладывать средства в эксплуатацию и техническое обслуживание существующих активов и развивать услуги, снижающие затраты на подключение (как в случае с услугами маршрутных контейнерных перевозок). Согласно одной оценке, потребности в техническом обслуживании в Азии и бывшем Советском Союзе составляют около 2 процентов ВВП в год в расчете до 2030, то есть более чем вдвое больше, чем потребности в капиталовложениях (Розенберг и Фей, 2019).

Инфраструктурные пробелы в странах коридора ОПОП свидетельствуют о необходимости выбора правильных проектов, способствующих устранению этих пробелов. Потребности в транспортных инвестициях зависят от контекста каждой страны, тенденций экономического роста, а также социальных и экологических задач. Правильный пакет мер должен основываться на тщательном анализе их затратности, выгод и рисков. Чтобы помочь политикам установить правильные цели и выбрать наилучшие меры для их достижения, в главах 2-4 представлены потенциальные экономические, экологические и социальные последствия и риски предлагаемой транспортной инфраструктуры ОПОП.

Государственная политика и институты

Пробелы в экономической политике, в дополнение к пробелам в инфраструктуре, объясняют слабую интеграцию ряда стран коридора ОПОП в региональные и глобальные рынки. Четыре комплекса политик и институтов, которые могут повлиять на интеграцию стран коридора, связаны с упрощением процедур торговли, тарифами и нетарифными барьерами, ограничениями в отношении ПИИ и торговыми соглашениями.

¹³ Прогнозы АБР (2017) основаны на эконометрической модели, оценивающей взаимосвязь между запасами физической инфраструктуры и ключевыми экономическими и демографическими факторами в развивающейся Азии в период с 1970 по 2011, которые затем корректируются с учетом мер по смягчению последствий изменения климата и адаптации. Они основаны на прогнозах об изменениях в экономической деятельности, структуре и демографии.

Упрощение торговли

Неэффективные торговые процедуры являются основным источником торговых издержек, и реформа по упрощению торговли призвана облегчить торговые процедуры, обеспечивая при этом достижение целей для пограничных структур в области доходов, безопасности и защиты населения. В среднем статистика задержек на границе (являющихся основным целевым показателем упрощения торговли) в странах коридора “Одного пояса, одного пути” значительно хуже, нежели в странах “Большой семерки” (G7). Согласно отчету Всемирного банка “Doing Business”, время прохождения процедур при осуществлении операций по импорту в среднем вдвое больше в странах коридора ОПОП Европы и Центральной Азии, чем в странах “Большой семерки”, и до 44 раз больше в странах ОПОП Африки к югу от Сахары, нежели в странах “Большой семерки” (Диаграмма 1.12). Длительность прохождения экспортных процедур в странах коридора ОПОП также выше, чем в G7, но разрыв намного меньше. Время экспорта для стран коридора также больше, чем в странах G7, но разрыв намного меньше. К примеру, время экспорта в странах ОПОП к югу от Сахары, в пять раз больше, чем в странах “Большой семерки”, и в три раза больше, нежели в Европе и Центральной Азии.¹⁴

Анализ шести сухопутных коридоров ОПОП с использованием широкого спектра индикаторов упрощения торговли показывает, что они, как правило, работают на уровне ниже средних глобальных показателей (Бартлей Джонс и другие, 2018).

Диаграмма 1.12: Время на процедуры по импорту в странах коридора ОПОП и “Большой семерки”



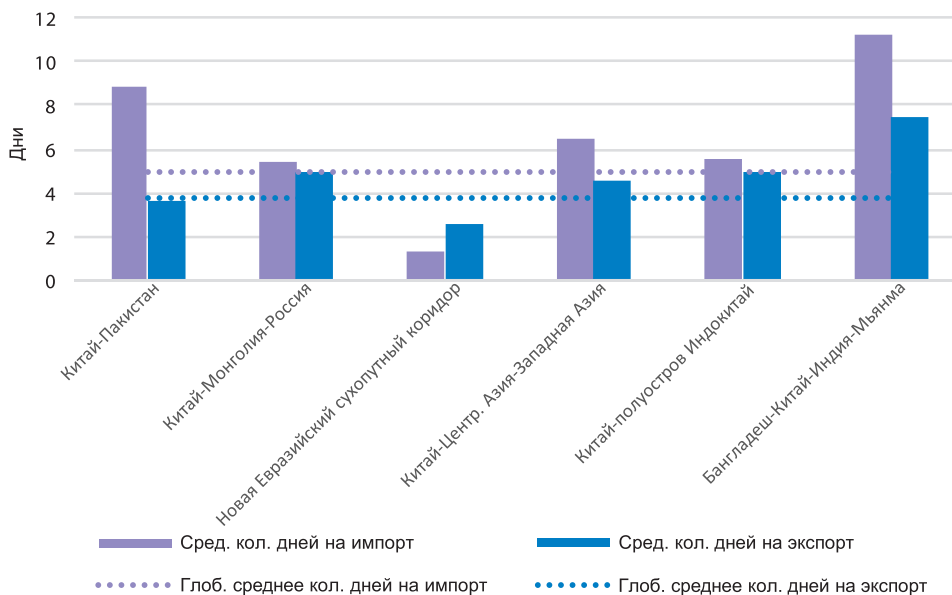
Источник: Всемирный банк, исследование “Doing Business” 2019.

Примечание: G7 = Группа семи (“Большая семерка”)

¹⁴ В отчете “Doing Business” приводится время на выполнение операций по экспорту/импорту через главные врата страны. Поскольку коридоры ОПОП в большинстве случаев не проходят через эти главные врата, фактическое время на операции по экспорту/импорту может быть больше, чем указано в отчете.

- Время на выполнение нормативных и пограничных требований для импорта выше, чем глобальные средние значения по всем коридорам, кроме Нового Евразийского коридора, а длительность процедур экспорта выше, чем глобальные средние показатели по всем коридорам, за исключением Нового Евразийского и Китайско-Пакистанского коридоров (Диаграмма 1.13). Разрыв между длительностью процедур по импорту и экспорту выше, чем в среднем по миру по всем коридорам, за исключением двух (Коридор Китай-Монголия-Россия и Экономический коридор Китай-Полуостров Индокитай), что свидетельствует о несоразмерном бремени для трейдеров, импортирующих в страны коридора ОПОП.
- Показатели работы таможенных и пограничных служб в странах Нового Евразийского коридора и Экономического коридора Китай-Индокитай лучше, чем в среднем по миру.
- Что касается показателей упрощения торговых процедур, приведенных в отчете “Doing Business” и Индекс эффективности логистики, то только два из шести сухопутных коридоров находятся на верхних строчках рейтинга стран мира (коридоры Новый Евразийский и Китай-Индокитай); три из шести коридоров имеют рейтинг ниже среднего мирового уровня по всем контрольным показателям (Китай-Пакистан, Китай-Монголия-Россия и Китай-Центральная Азия-Западная Азия).

Диаграмма 1.13: Среднее время, необходимое для выполнения требований по импорту и экспорту, разбивка по коридорам ОПОП



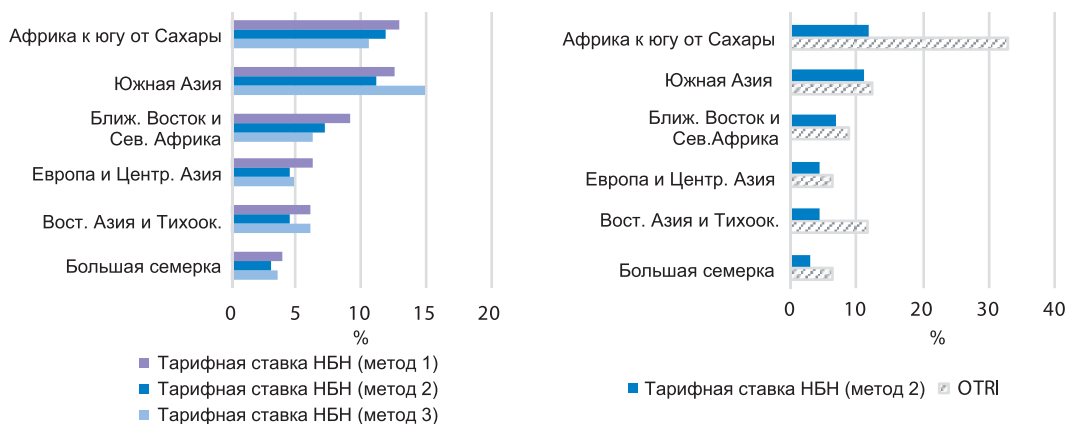
Источник: Бартлей Джонс и другие, 2018, на основании отчета Doing Business 2018.

Кроме того, эти низкие показатели отличаются широким разбросом. К примеру, согласно Индексу эффективности логистики, в рамках Нового Евразийского коридора Чешская Республика занимает 19-ое место в мире по таможенному контролю, а Беларусь - 112-ое. Без наличия цепочек поставок - сильных настолько, насколько сильно их самое слабое звено, приоритетности своевременности и надежности, большие пробелы в упрощении торговых процедур устранены не будут, что может подорвать потенциальную выгоду коридоров ОПОП в открывающихся новых торговых возможностях. Это особенно важно для повышения роли стран коридора в глобальных цепочках создания стоимости.

Тарифные и нетарифные барьеры

Несмотря на масштабное и существенное снижение тарифов с течением времени, либерализация в последние годы замедлилась, и тарифы остаются неравномерными по регионам. Более того, в отдельных случаях возросли нетарифные барьеры, а в некоторых странах применяются пара-тарифы (налоги на импорт, но не на внутреннюю продукцию) либо другие креативные тарифы.¹⁵

Диаграмма 1.14: Тарифы и общий индикатор ограниченности торговли в странах ОПОП и “Большой семерки”, 2016



Источник: Торгово-аналитическая и информационная система ЮНКТАД, Всемирные интегрированные торговые отношения (ТРЕЙНС-ВИТР) и база данных ОИОТ.

Примечание: При отсутствии информации о ценах на 2016 приводятся тарифы за предыдущие годы. Метод 1 представляет собой простое среднее значение тарифных ставок страны, которое рассчитывается для каждой страны как простое среднее 6-значных тарифных ставок страны. Метод 2 - простое среднее значение тарифных ставок страны, которое рассчитывается для каждой страны как средневзвешенное значение 6-значных тарифных ставок страны, а весовые значения определяются 6-значными значениями импорта страны. Метод 3 - простое среднее значение тарифных ставок страны, которое рассчитывается для каждой страны как средневзвешенное значение 6-тарифных ставок страны, а весовые значения определяются 6-значными значениями мирового импорта. Общий индекс ограниченности торговли относится к НБН (наиболее благоприятствуемой нации) 2010.

¹⁵ См. анализ пара-тарифов в Южной Азии, Всемирный банк (2018а).

Тарифы в странах коридора ОПОП, хотя и ниже, чем десятилетия назад, но все еще выше, чем средний показатель в странах G7, и сильно разнятся по регионам (Диаграмма 1.14). Средний тариф в странах Африки к югу от Сахары в два раза выше, чем в странах ОПОП в Восточной Азии и Тихоокеанском регионе, и в три раза больше, чем в странах “Большой семерки”. Такова реальная картина, независимо от использования средних тарифов различных форм, типичных для конкретных стран, включая простые и взвешенные средние тарифы. Общий индекс ограниченности торговли (ОИОТ) - более инклюзивная мера торговой политики - выявляет еще более высокий уровень протекционизма, чем можно было бы ожидать, опираясь на одни лишь тарифы. Это связано с тем, что помимо тарифов, ОИОТ учитывает и нетарифные барьеры. Региональные модели OTRI также немного отличаются, при этом в странах коридора ОПОП в Европе и Центральной Азии значения ниже, чем в странах Восточной Азии и Тихого океана, а также G7.

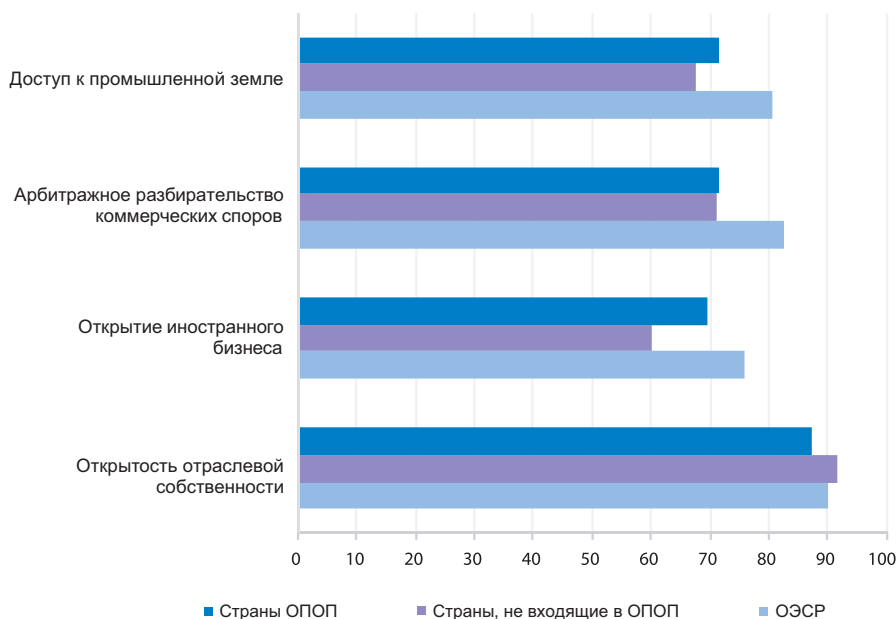
Ограничения на ПИИ

Политика ПИИ, как правило, более ограничительна в странах коридора “Одного пояса, одного пути”, нежели в странах с высоким уровнем доходов (Чень и Лин, 2018). Страны коридора ОПОП накладывают на открытие иностранного бизнеса, доступ к промышленной земле и арбитраж коммерческих споров в среднем больше ограничений и бремени, чем страны ОЭСР с высоким уровнем доходов (Диаграмма 1.15). К примеру, рейтинг стран ОЭСР с высоким уровнем доходов по индексу легкости открытия иностранного бизнеса равен около 80 (из 100), а рейтинг стран коридора ОПОП по этому индексу близок к 70. Такие услуги, как строительство, туризм, розничная торговля, средства массовой информации, банковское дело, страхование и телекоммуникации, как правило, сталкиваются с большими ограничениями в странах ОПОП, нежели в странах, не входящих в ОПОП, и в странах ОЭСР с высоким уровнем доходов. Для сравнения возьмем 10 самых развитых и 10 наименее развитых стран коридора ОПОП. На Филиппинах для получения земли в аренду уходит около 16 дней, а в Афганистане это время составляет более 259 дней. Грузия открывает все свои сектора для иностранных инвестиций, и ее индекс открытости составляет 100 баллов, в то время как Таиланд по этому индексу набирает 52 балла.

Торговые соглашения

Количество торговых соглашений стран коридора ОПОП сопоставимо с количеством соглашений стран, не входящих в Инициативу, однако соглашения стран коридора более поверхностны (таблица 1.2). Девяносто восемь отдельных соглашений касаются как минимум двух стран коридора, тогда как 115 являются соглашениями между странами коридора и странами, не входящими в ОПОП. Соглашения между странами коридора ОПОП и странами, не входящими в ОПОП, содержат, как правило, большее количество положений, особенно Дополнительные положения Всемирной торговой организации (“WTO Extra”), затрагивающие сферы, не входящие в мандат ВТО. В частности,

Диаграмма 1.15: Политика ПИИ в странах коридора ОПОП, в странах, не входящих в ОПОП, и в странах ОЭСР с высоким уровнем доходов



Источник: Всемирный банк, Инвестирование через границы, цитируется Чень и Лин, 2018.

соглашения стран коридора ОПОП со странами, не входящими в ОПОП, зачастую содержат положения о движении капитала, инвестициях, защите прав интеллектуальной собственности и природоохранных законах, которые редко включаются в соглашения между странами коридора.

Углубление обязательств между странами коридора ОПОП включает, по меньшей мере, два аспекта. Первый аспект касается охвата большего числа сфер. Некоторые сферы, уже охваченные соглашениями с партнерами, не входящими в ОПОП, могут быть включены в соглашения между странами коридора (Таблица 1.2).

Среди положений “ВТО Плюс” (входящих в мандат ВТО) технические барьеры в торговле, санитарные и фитосанитарные меры, государственные закупки являются важными сферами, которые обычно отсутствуют в соглашениях между странами коридора ОПОП. Аналогичная ситуация и в других важных сферах экономической политики, таких как регулирование движения капитала и ограничения на прямые иностранные инвестиции.

Второй аспект касается фрагментации правил. 98 процентов торговых соглашений между странами коридора ОПОП способствуют созданию различных торговых правил. Наличие фрагментированного набора правил может препятствовать образованию региональных цепочек поставок за счет увеличения затрат на трансграничное производство, таких как затраты на соблюдение различных стандартов.

Таблица 1.2: Частота охвата сфер в торговых соглашениях

	Страны ОПОП со странами ОПОП (N=98)	Страны ОПОП со странами, не входящим и в ОПОП (N=115)	Страны, не входящие в ОПОП, со странами, не входящими в ОПОП (N=110)	
	100	100	100	
	99	100	100	
	91	97	94	
	59	95	84	
ВТО Плюс	Налоги на экспорт	80	83	90
	Компенсационные меры	46	85	74
	Технические барьеры в торговле	50	81	85
	Генеральное соглашение о торговле услугами	45	72	83
	Санитарные и фитосанитарные меры	48	73	80
	Государственная помощь	57	78	75
	Аспекты прав интеллек. собственности, связ. с торговлей	43	77	62
	Государственные закупки	39	67	75
	Государственные торговые предприятия	43	57	65
	Инвестиционные меры, связанные с торговлей	18	36	45
	77	81	83	
	37	64	75	
	26	65	74	
ВТО ЭКСТРА	Права на интеллектуальную собственность	32	68	48
	Законы об охране окружающей среды	20	58	63
	Информационное общество	13	38	53
	Региональное сотрудничество	15	40	47
	Виза и убежище	20	40	45
	Сельское хозяйство	29	44	42
	Исследования и технологии	23	40	35
	Регулирование рынка труда	18	37	36

Источник: Хофманн, Оснаго и Рута, 2017.

Примечание: В таблице приведены положения, которые встречаются как минимум в 35 процентах соглашений по каждой категории (между странами коридора ОПОП и странами, не входящими в ОПОП).

1.3 СТОИМОСТЬ И ФИНАНСИРОВАНИЕ ОПОП

Какова стоимость ОПОП?

Наиболее распространенные оценки инвестиций Китая в рамках ОПОП колеблются в пределах от 1 триллиона до 8 триллионов долларов США (Хиллман 2018). Широкий диапазон отчасти отражает неопределенный масштаб Инициативы, а также скудность доступных данных о количестве, объемах и сроках выполнения проектов.

В данном исследовании использовались различные подходы для количественной оценки затрат в рамках ОПОП. Согласно Всемирному банку, в 70 странах коридора

(за исключением Китая) инвестиции в рамках ОПОП составляют 575 млрд. долларов США. Сюда входят проекты во всех секторах, не только в транспортном, которые уже завершены, находятся на стадии реализации или планируются (Бандиера и Цирупулос, 2019).¹⁶ В идеале затраты правительств на ОПОП могут быть определены суммами государственного и гарантированного государством долгового финансирования, связанного с проектами ОПОП. Сравнение данных о совокупных инвестициях с данными по китайским кредитным обязательствам в странах коридора ОПОП, полученным от Системы Всемирного банка об отчетности должников (СОД), выявляет небольшую разницу, при этом указывает и на большие расхождения по некоторым странам.¹⁷ В этих оценках не учитываются типичные риски мегапроектов, которые могут привести к значительному увеличению затрат, по сравнению с первоначально запланированными суммами (Вставка 4.1 в Главе 4).

Самые крупные инвестиции ОПОП осуществляются в сфере энергетики (Диаграмма 1.16). Общий объем инвестиций в транспортную инфраструктуру, являющуюся основным предметом данного исследования, оценивается в 144 млрд. долларов США в 70 странах “Одного пояса, одного пути”. Энергетика и транспорт поглощают 71 процент от общих затрат ОПОП. Ожидается, что две трети предусмотренного финансирования будет приходиться на страны Восточной Азии и Тихого океана, а также Европы и Центральной Азии, оставшаяся же часть будет выделена, в основном, странам Южной Азии, Ближнего Востока и Северной Африки и лишь 2 процента - странам Африки к югу от Сахары.

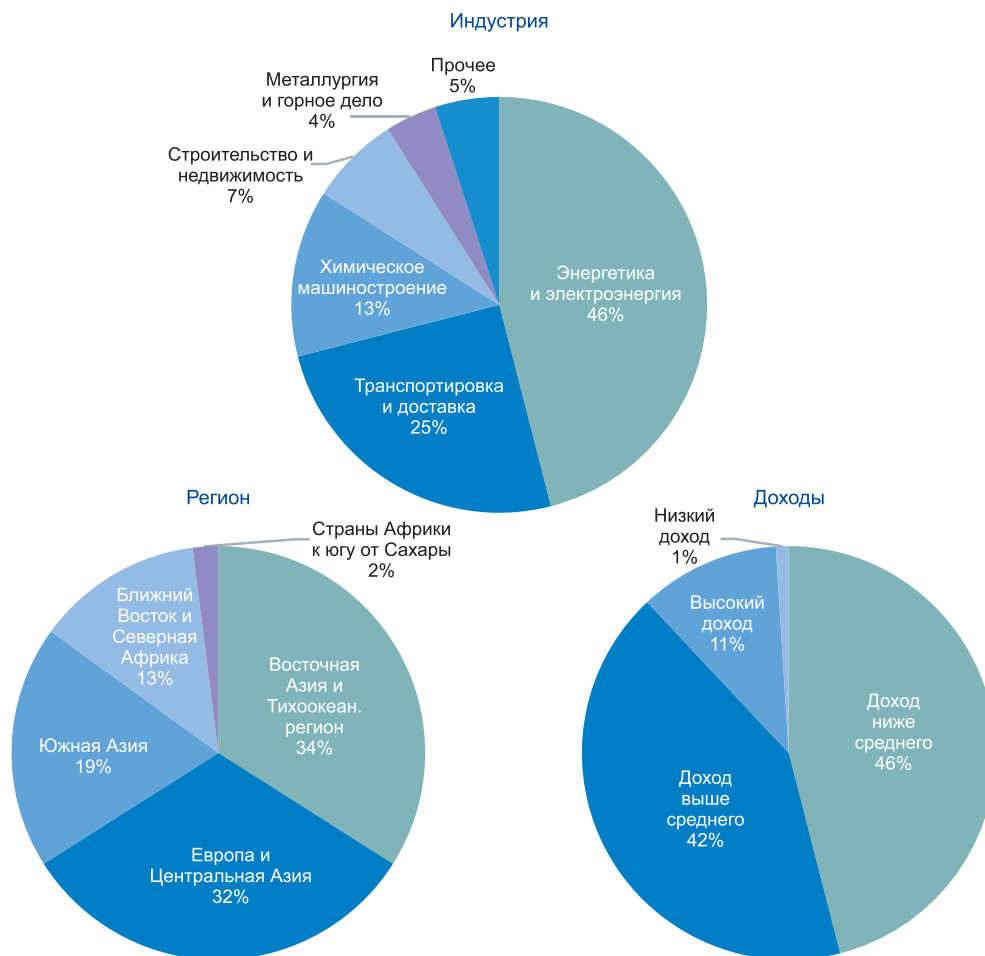
Почти все предполагаемое финансирование будет предоставлено странам с доходами ниже и выше среднего, при этом только 1 процент - странам с низким уровнем доходов и 11 процентов - странам с высоким уровнем доходов (Диаграмма 1.16). Ожидается, что значительная доля этих инвестиций, 525 млрд. долларов США или 91 процент, будет получена странами, имеющими право на получение кредитов Международного банка реконструкции и развития или Международной ассоциации развития. Только 66 миллиардов долларов США ушло на проекты, уже завершённые к концу 2016; большая часть инвестиций ОПОП направлена на проекты, находящиеся на стадии реализации или планирования.

Общая стоимость инвестиций в транспортную инфраструктуру ОПОП, связанных с проектами по железным дорогам и портам для 70 стран коридора, возрастает до 304

¹⁶ Отчет о финансировании инвестиций был составлен для Всемирного банка китайской консалтинговой компанией WIND. База данных охватывает глобальные контакты Китая в области инвестиций и строительства, внешние инвестиции в нефинансовый сектор, и проекты, которые завершены, находятся в стадии реализации либо запланированы. Все запланированные проекты официально подтверждены.

¹⁷ Сравнение ограничивается 24 странами из 43, с идентифицированными инвестициями ОПОП, которые были запланированы или находились в стадии реализации в течение 2013-2017. Разница с данными об инвестициях составляет примерно 10 млрд. долларов США.

Диаграмма 1.16: Инвестиции ОПОП в страны “Одного пояса, одного пути” (процентная разбивка 575 млрд. долларов США)

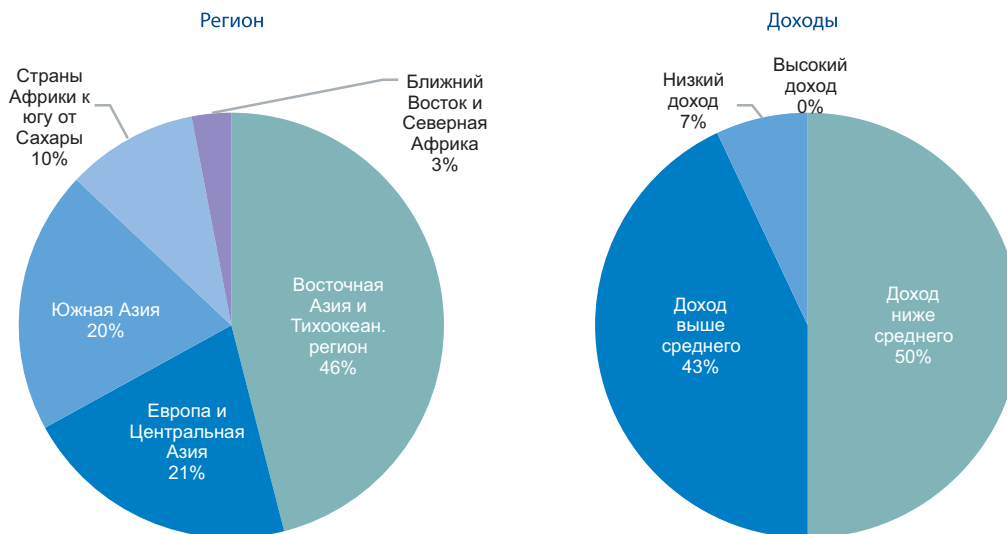


Источник: Бандиера и Циропулос, 2019.

млрд. долларов США при использовании “восходящего” (bottom-up approach) подхода (де Суарес, Мулабдик и Рута, 2019).¹⁸ Стоимость инфраструктурных проектов ОПОП, представленных в Приложении Б, рассчитывалась путем объединения информации, полученной от сотрудников команд Всемирного банка в различных странах и базирующейся на общедоступных источниках о стоимости маленьких субпроектов ОПОП, с предположениями о стоимости каждого километра при строительстве новых железнодорожных узлов и улучшении существующих железных дорог, туннелей, каналов и мостов. Разница в цифрах, как правило, обусловлена использованием различных критериев идентификации проектов ОПОП. Несмотря на эту разницу, данные

¹⁸ Стоимость транспортных проектов ОПОП в Китае оценивается в дополнительные 64 миллиарда долларов США.

Диаграмма 1.17: Затраты на инвестиции в транспортную инфраструктуру ОПОП (процентная разбивка 368 млрд. долларов США)



Источник: де Суарес, Мулабдик и Рута, 2019.

показывают, что географическое распределение затрат на инфраструктуру схоже с распределением общих инвестиций в проекты ОПОП. Исключение составляют страны Африки к югу от Сахары, которые, как предполагается, получают более высокую долю от общих затрат ОПОП (Диаграмма 1.17). Аналогичным образом эта разница отражается в доле затрат в зависимости от доходов, при этом ожидается, что страны с низким уровнем доходов будут покрывать 7 процентов от общих затрат на инфраструктуру.

Финансирование ОПОП

Деятельность ОПОП идет на фоне быстро растущего государственного и корпоративного долга. Государственный долг в странах с формирующейся рыночной экономикой растет, достигая уровней, невиданных с 1980-х. Это сопровождается изменениями в структуре государственного долга и ростом корпоративного долга в странах с формирующейся рыночной экономикой, который в настоящее время превышает исторический уровень и увеличивает финансовые риски и уязвимость. Аналогичным образом в последние годы значительно возросли долговые риски развивающихся стран с низким уровнем доходов. Доля стран с высоким уровнем риска долговой несостоятельности или уже не способных обслуживать и погашать долг, удвоилась с 2013, достигнув примерно 40 процентов.

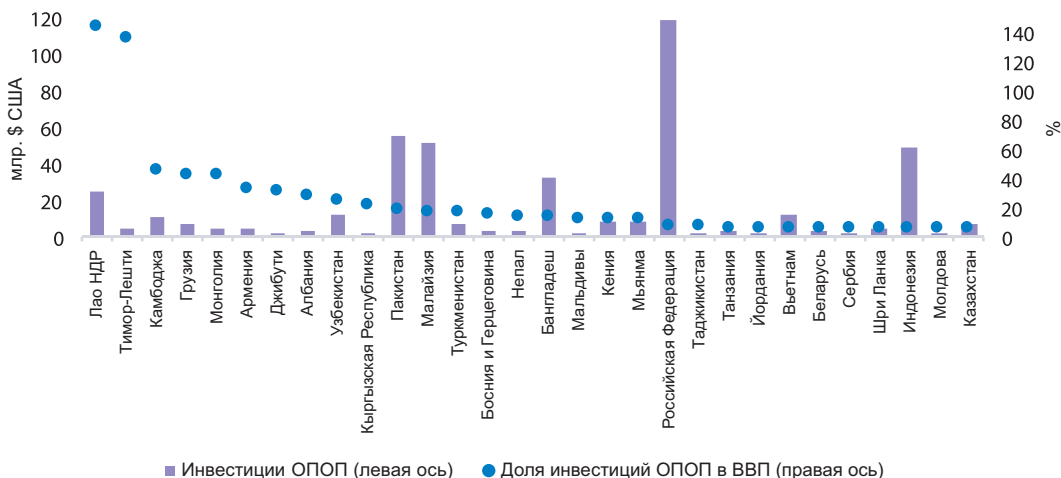
Ожидаемые инвестиции ОПОП очень велики для некоторых стран. Предполагается, что около 66 процентов от общего объема инвестиций ОПОП придется на семь стран, причем инвестиции для Индонезии, Малайзии, Пакистана и Российской Федерации составят 50 процентов от общего объема. В пересчете на ВВП в 2017 медианное значение

инвестиционных затрат ОПОП составляет менее 6 процентов ВВП. Это небольшая сумма - по сравнению с инвестиционными потребностями многих стран, особенно если их выплачивать в течение нескольких лет. К примеру, согласно базе данных WIND, медианное значение ежегодного финансирования ОПОП составило бы чуть более 1 процента ВВП при выплате в течение пяти лет до 2023. Но в некоторых странах предполагаемые инвестиции превышают 20 процентов ВВП в 2017 (Диаграмма 1.18).

Инвестиции в проекты ОПОП осуществляются в странах с очень разными уровнями экономической приемлемости долга. С 2012 средние соотношения долга к ВВП увеличились в развивающихся странах с низким уровнем доходов и в странах с формирующейся рыночной экономикой. Эта тенденция затрагивает страны, получающие финансирование в рамках ОПОП по тем же ставкам, что и в страны, не входящие в ОПОП (Диаграммы 1.19 и 1.20). Согласно недавно проведенному анализу приемлемости задолженности, одна треть стран с низким уровнем доходов, финансируемая в рамках ОПОП, имеет высокий риск возникновения долговых проблем. Около двух третей стран с формирующейся рыночной экономикой-получателей инвестиций ОПОП сталкиваются с повышенной уязвимостью к долговой нагрузке, что требует тщательного изучения, если долг оказывается на уровне, превышающем ориентировочные пороговые значения в 50 процентов ВВП, либо валовые потребности в финансировании оказываются выше 15 процентов ВВП. Для стран, которые уже находятся в уязвимой долговой ситуации, финансовое пространство для новых заимствований может быть очень ограниченным.

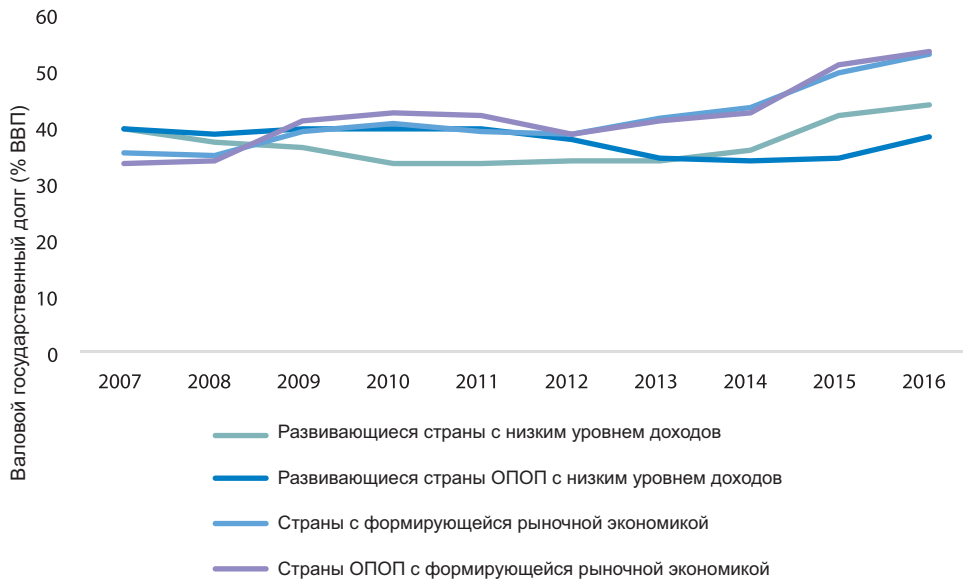
Внешний долг стран коридора ОПОП странам, не являющимся членами Парижского Клуба, включая Китай, исторически мал. Но он увеличился в странах с более высоким риском долгового кризиса, особенно в странах с низким уровнем доходов. В 2016

Диаграмма 1.18: Финансирование Инициативы “Один пояс, один путь” стран коридора ОПОП



Источник: База данных WIND и Показатели мирового развития.

Диаграмма 1.19: Валовой государственный долг (процент ВВП)



Источник: Статистика международного долга.

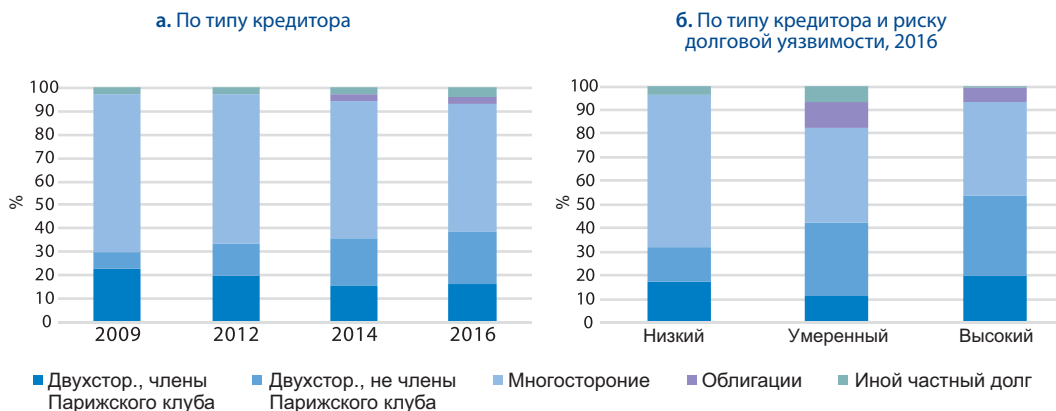
Диаграмма 1.20: Государственный и гарантированный государством внешний долг (средний уровень, процент ВВП)



Источник: Анализ Всемирного банка и Международного валютного фонда относительно приемлемости долга.

задолженность этих стран многосторонним и традиционным двусторонним кредиторам составляла более 70 процентов всего внешнего государственного долга. В соответствии с общей тенденцией к усилению долговой уязвимости в странах с низким уровнем доходов, являющихся получателями финансирования ОПОП, со временем увеличилась также зависимость от частного финансирования, включая облигации и банковское финансирование, удвоенные за последние 10 лет. Неконцессионное финансирование возросло особенно в тех странах ОПОП, в которых отмечается умеренный риск долгового кризиса. Задолженность перед официальными кредиторами, не являющимися членами Парижского клуба, включая Китай, также возросла для стран ОПОП с низким уровнем доходов, достигнув 22 процентов общего внешнего государственного долга. Наибольшее увеличение заимствований у нетрадиционных кредиторов произошло в странах со средним и высоким риском возникновения долговых проблем, причем большая часть пришлась на страны с высоким риском возникновения долговых проблем – из-за крупных займов Лаосской Народно-Демократической Республики (Диаграмма 1.21).

Диаграмма 1.21: Структура долга развивающихся стран с низким уровнем доходов-реципиентов ОПОП (процент от общего объема)



Источник: Бандьера и Циропулос, 2019.

ГЛАВА 2

Экономические
эффекты транспортной
инфраструктуры
ОПОП

Новые инвестиции ОПОП в транспорт могут стимулировать экономику стран коридора и мировую экономику в целом. Ожидается, что по ряду параметров влияние инвестиций ОПОП будет позитивным, но не для всех стран. Улучшенная транспортная сеть, как ожидается, сократит время и затраты на торговлю и будет увеличивать общий объем торговли - по мере того, как страны ООП будут наращивать экспорт и диверсифицировать свое производство. Расширение доступа к рынкам увеличит объемы торговли как между странами ООП, так и между ними и странами, не входящими в ОПОП. Сокращение времени на проведение торговых процедур усилит и поток прямых иностранных инвестиций, особенно для стран с низким уровнем доходов. Увеличение объемов торговли и инвестиций повлечет за собой повышение ВВП и благосостояния населения, сокращая таким образом уровень бедности в регионе.¹ Вместе с тем, надо отметить, что даже если улучшенная транспортная сеть и ведет к совокупной выгоде, то это не значит, что отдельные проекты не могут потерпеть неудачу, а какие-то страны не окажутся в проигрыше - из-за высокой стоимости инфраструктуры, по сравнению с торговой выгодой.

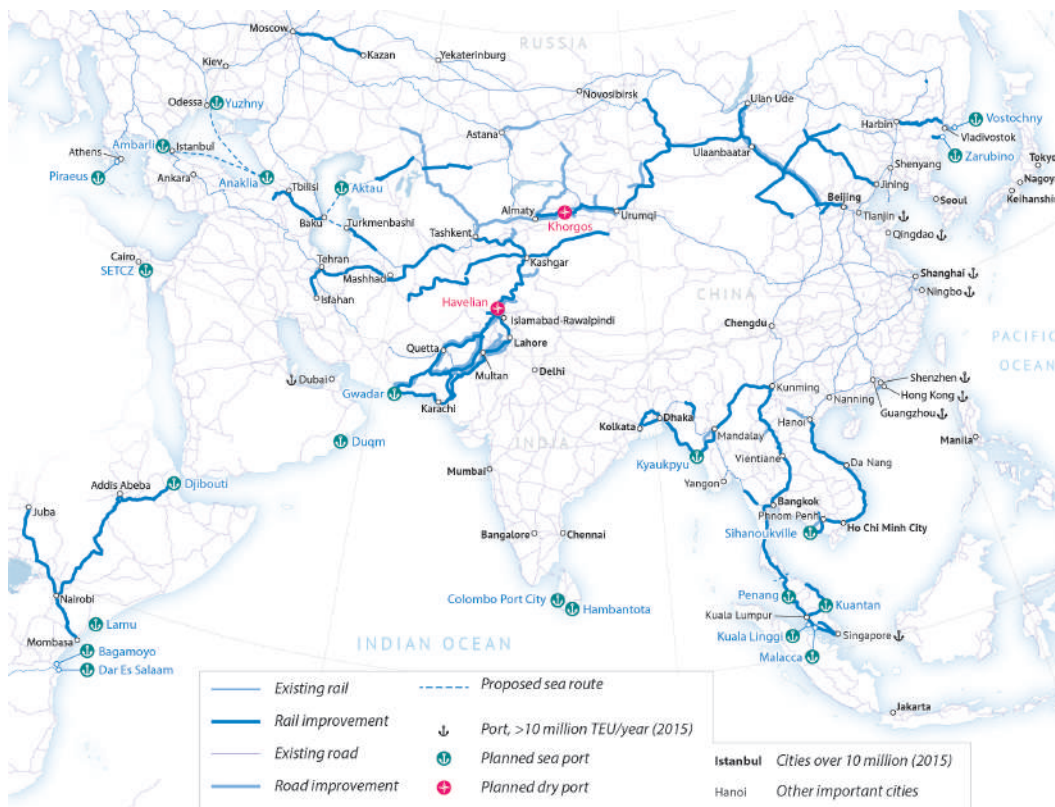
2.1 В КАКОЙ СТЕПЕНИ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ В ТРАНСПОРТНОМ СЕКТОРЕ БУДУТ СПОСОБСТВОВАТЬ СОКРАЩЕНИЮ ТОРГОВЫХ РАСХОДОВ

Проекты ОПОП - железные и автомобильные дороги, порты и тому подобное - будут базироваться на существующей сети транспортной инфраструктуры, создавая новые связи и уплотняя сеть. Информация о существующей сети относительно полная, однако составление списка проектов транспортной инфраструктуры, которые непосредственно связаны с ОПОП, задача деликатная, поскольку официального списка нет, как и нет ни одного критерия, определяющего, что является или нет частью Инициативы. На деле, могут быть проекты, финансируемые за счет займов из Китая, но не в рамках ОПОП, равно как и могут быть проекты с некитайским финансированием, но реализуемые в рамках ОПОП.

Проекты транспортной инфраструктуры ОПОП в этом исследовании определяются по двум критериям (Рид и Трубецкой, 2019). Первый - проект находится в ареале сухопутных коридоров, образующих “Пояс”, или в ареале “Пути” одной из 71 страны, анализируемой в данном исследовании. Второй критерий - проект четко позиционируется как часть ОПОП в каком-либо официальном документе, правительственным чиновником, в публикации крупного академического журнала или в источнике новостей. В некоторых случаях предметом анализа могут быть проекты, усиливающие взаимодействие между

¹ Основное внимание здесь уделяется влиянию улучшенной транспортной сети на экономическую активность за счет торговли и ПИИ. Как говорит Гоулд (2018), улучшения в области транспорта, торговли и ПИИ могут также повлиять на другие аспекты взаимодействия, такие как миграция и обмен знаниями, что, в свою очередь, может способствовать дальнейшему повышению экономической активности.

Диаграмма 2.1: Транспортные проекты, связанные с ОПОП



Источник: Рид и Трубецкой, 2019.

Примечание: TEU = двадцать футов эквивалентной единицы.

крупными городами (с населением не менее 300,000). Эти критерии считаются наиболее предпочтительными, поскольку список ограничивается проектами в рамках ОПОП и из него исключаются проекты, не касающиеся крупных городов. Для проверки локальной информации команда данного исследования уточняла ее с помощью офисов Всемирного банка, работающих в конкретной стране.

Полный перечень транспортных проектов, связанных с ОПОП, рассматриваемых в данном исследовании, представлен на Диаграмме 2.1 (детали приведены в Приложении Б).

Это перечень не является официальным и исчерпывающим списком транспортной инфраструктуры ОПОП, на деле, существуют еще и другие перечни, составленные с использованием других критериев.² Статус этих проектов также сильно различается

² Альтернативным источником является база данных, собранная “Воссоединением Азии” в Центре стратегических и международных исследований, которая включает транспортные проекты (автомобильные, железные дороги, порты, мосты и туннели), а также другие, такие как электрификация особых экономических зон Азии.

Вставка 2.1: Транс-Европейская транспортная сеть (TEN-T) ЕС и ее продвижение в Восточной Европе

В начале 1990-х государства-члены Европейского Союза решили разработать инфраструктурную политику для поддержки функционирования внутреннего рынка посредством интегрированных и эффективных транспортных, энергетических и телекоммуникационных сетей. Транс-Европейская транспортная сеть (TEN-T) направлена на внедрение и развитие общеевропейской сети автомобильных дорог, железнодорожных линий, внутренних водных путей, морских транспортных путей, портов, аэропортов и железнодорожных терминалов. Предусматривается создание новой физической инфраструктуры, внедрение инновационных цифровых технологий, альтернативных видов топлива и универсальных стандартов, а также модернизация существующей инфраструктуры и платформ.

TEN-T выделяет девять основных сетевых коридоров, охватывающих весь Европейский Союз с целью скоординированного развития. Морские магистрали - морская опора TEN-T - соединяют основные сетевые коридоры морскими путями, дополняемые Европейской системой управления железнодорожным движением, цель которой повышение трансграничной функциональной совместимости посредством создания бесшовной общеевропейской железнодорожной системы.

В ноябре 2017 Европейский Союз, государства-члены Евросоюза и его шесть восточных соседей по Восточному партнерству - Армения, Азербайджан, Беларусь, Грузия, Молдова и Украина - одобрили продвижение TEN-T в Восточной Европе. Был разработан план действий в области инвестиций – для содействия ответственным за принятие решений лицам определить приоритеты стратегических инвестиций в транспортную инфраструктуру с целью расширения сети TEN-T (Всемирный банк 2018б). В плане действий определены приоритетные инвестиции в размере около 12.8 млрд евро до 2030. Приоритеты были разработаны посредством сочетания непрерывного консультационного процесса с многокритериальной оценкой и с учетом стратегического соответствия, экономической жизнеспособности, а также экологических и социальных факторов.

(Приложение Б). Некоторые из них завершены, и инфраструктура уже работает, к примеру, Центральный железнодорожный коридор, соединяющий Китай, Монголию и Российскую Федерацию. Другие проекты, такие как железная дорога, соединяющая Актау в Казахстане с Хоргосом на границе с Китаем, находятся в стадии реализации, и этапы ее широко варьируются. Есть также проекты, судьба которых не определена, к примеру, канал Кра в Таиланде. По мере продвижения ОПОП перечень ее инфраструктуры будет пополняться проектами, в настоящее время не рассматриваемыми властями (и, следовательно, не включенными в данное исследование).

Реализация Инициативы ОПОП не проходит изолированно, более того на различных стадиях продвижения находится еще ряд региональных инфраструктурных инициатив. Субрегион Большого Меконга (СБМ) - инициатива, начатая в 1992 шестью странами

в регионе реки Меконг (Камбоджа, Китай, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Мьянма, Таиланд и Вьетнам). Программа СБМ направлена на расширение экономического сотрудничества между ее членами посредством развития трансграничной инфраструктуры. К числу других региональных инициатив, в которых участвуют страны коридора ОПОП, относятся программа Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества, охватывающая 10 стран Центральной Азии и Китай, а также Генеральный план по взаимосвязанности АСЕАН, включающий 10 членов Ассоциации государств Юго-Восточной Азии. Несколько стран объявили о двусторонних инфраструктурных инициативах, включая Японию, Республику Корея, Российскую Федерацию и Европейский Союз (Вставка 2.1). Так, Расширенное партнерство Японии за качественную инфраструктуру призвано выделить около 200 миллиардов долларов США на инфраструктурные проекты в 2016-2021.³ Подобные региональные инфраструктурные инициативы не рассматриваются в данном исследовании. Однако они окажут влияние на транспортную сеть стран коридора ОПОП, что обуславливает необходимость координировать финансирование и разработку проектов в регионе.

Количественная оценка влияния ОПОП на сроки доставок и торговые расходы

Методология количественной оценки того, насколько ОПОП сократит время доставки и торговые расходы, основана на двух этапах (де Суарес и другие, 2018).

- На первом этапе используется комбинация географических данных и сетевых алгоритмов для расчета сокращения времени в пути между 1,000 городами в 191 стране. В качестве отправной точки используется глобальная сеть железных дорог и портов в 2013 - для оценки времени пересылки товаров между каждой парой городов до запуска Инициативы ОПОП. С этой точки отсчета “улучшенный сценарий” обогащает транспортную сеть с помощью планируемых инфраструктурных проектов (Диаграмма 2.1). Сравнение сценариев “до” и “после” позволяет количественно оценить изменения во времени транспортировки, произошедшие благодаря реализации новых и улучшенных проектов развития транспортной инфраструктуры.
- На втором этапе происходит отраслевая оценка “стоимости времени”, при которой сокращение времени транспортировки трансформируется в сокращение торговых расходов.⁴ Разные товары имеют разные стоимости времени. К примеру, свежие фрукты являются скоропортящим и очень зависимым от времени товаром; микрочипы должны быть доставлены производителям точно в срок. Таким образом, стоимость времени должна рассчитываться для каждой пары стран и каждого сектора.

³ Объявление об этом можно найти по ссылке: https://www.meti.go.jp/english/press/2016/0523_01.html

⁴ Оценки взяты из работы Хьюмелса и Шауера, 2013.

Эти стоимости времени между парой стран-сектором могут быть дополнительно обобщены для количественной оценки изменений торговых расходов по странам.

С помощью этих методов формируются новые данные о времени транспортировки и торговых расходах для стран коридора ОПОП, а также для стран, не входящих в ОПОП.⁵ Сравнение результатов “до” и “после” позволяет вычислить влияние Инициативы ОПОП на время транспортировки и торговые расходы. Анализ учитывает, что не вся инфраструктура имеет хорошее качество. Тем не менее полученные в результате анализа данные позволяют определить влияние проектов ОПОП на время транспортировки и торговые расходы.⁶

Инициатива “Один пояс, один путь” может сократить время доставки товаров для стран ОПОП, особенно стран, расположенных вдоль экономических коридоров. Страны ОПОП могут в среднем сократить время доставки товаров в другие страны мира на 3.2 процента и в другие страны ОПОП - на 4 процента. По отдельным экономическим коридорам время транспортировки товаров сокращается в среднем на 8.5-12 процентов (Диаграмма 2.2). Наибольший расчетный прирост приходится на торговые маршруты, соединяющие Восточную и Южную Азию и пролегающие вдоль коридоров, являющихся частью ОПОП. Так, время доставки товаров между странами в экономическом коридоре Китай-Центральная Азия-Западная Азия сократится в среднем с 15 дней (время до запуска ОПОП) до 13 дней - после того, как инфраструктурные проекты будут завершены и запущены.

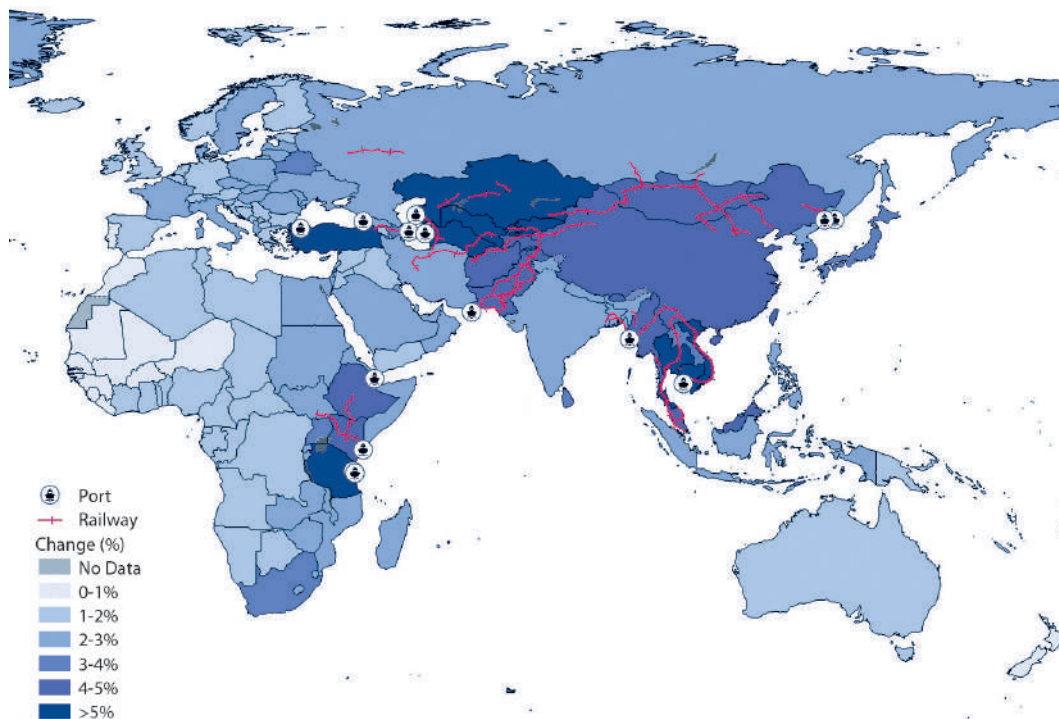
Сокращение сроков доставки существенно снижает торговые расходы. Реализация всех проектов транспортной инфраструктуры ОПОП снизит совокупные торговые расходы для стран ОПОП на транспортировку товаров в остальные страны мира в среднем на 2.8 процентов, а в другие страны коридора - на 3.5 процентов. Сокращение торговых расходов сильно разнится в зависимости от пар стран; максимальное среднее сокращение наблюдается в странах Восточной Азии и Тихоокеанском регионе, а также в Южной Азии. Подобным образом торговые расходы будут снижаться, но в большем объеме вдоль коридоров. К примеру, торговые расходы на транспортировку товаров вдоль экономического коридора Китай-Центральная Азия-Западная Азия снизятся на 10 процентов.

Инициатива “Один пояс, один путь” может оказать позитивное влияние на сроки доставки и торговые расходы стран, не входящих в ОПОП. Среднее сокращение времени доставок по всем парам стран составляет 2.5 процентов, а торговых расходов - 2.2

⁵ Данные доступны по ссылке <https://datacatalog.worldbank.org/dataset/bri-trade-costs-database-wps8614-0>

⁶ В каждом отдельном случае, подчас инфраструктура оценивается как не имеющая большого значения, рискующая стать нежизнеспособной (Вставка 2.2).

Диаграмма 2.2: Среднее сокращение времени перевозок, по странам



Источник: де Суарес и другие, 2018.

Примечание: Для каждой страны совокупное пропорциональное сокращение рассчитывается как среднее значение пропорционального сокращения времени доставки во все другие страны мира.

процента. Причина в том, что страны, не входящие в ОПОП, могут извлечь выгоду из улучшенной сети ее инфраструктуры. Так, ожидается, что порт Танзании Багамойо принесет пользу не только Танзании, но и ряду других стран Африки к югу от Сахары. В результате, после реализации всех транспортных проектов ОПОП, предполагается сокращение времени доставки между Австралией и Руандой на 0.5 процента. Подобным же образом, улучшение порта в Джибути будет способствовать сокращению сроков доставки между Австралией и Эфиопией на 1.2 процента.

Группы проектов ОПОП

Различные транспортные проекты ОПОП имеют разные технико-экономические обоснования, что может влиять на вероятность их завершения. Исходя из неопределенности в отношении некоторых проектов, предметом рассмотрения стали только те проекты, которые вышли из стадии планирования и в настоящее время сданы в эксплуатацию или находятся на стадии реализации. Проекты, которые классифицируются в Приложении Б как “предлагаемые”, “отложенные” или “отмененные”, не стали предметом изучения.

Некоторое представление дает сравнение полного и пересмотренного списков проектов

ОПОП. Изменений в длительности осуществления торговых операций и в торговых расходах бывает меньше, если реализуется группа транспортных проектов. Это особенно верно в случае стран “Одного пояса, одного пути”, но также оказывает опосредованное позитивное влияние на торговые расходы стран, не входящих в ОПОП. Средние торговые расходы стран коридора ОПОП снизятся на 2.2 процента (с 2.8 процентов), а торговые расходы остальных стран мира - на 1.8 процентов (с 2.2 процента).

Хотя на совокупном уровне различия, по-видимому, не очень велики, они могут быть значительнее для некоторых регионов и стран. В результате реализации всего комплекса проектов торговые расходы в наибольшей степени снизятся для стран Восточной Азии и Тихоокеанского региона. Завершение лишь одной группы проектов снизит торговые расходы вдвое меньше, чем в случае реализации всего списка. Среди стран коридора ОПОП больше всего от частичной реализации проектов “пострадают” Камбоджа (потеря 3.7 процентов), Таиланд (2.7 процентов) и Вьетнам (3.1 процент). В некоторых странах других регионов прирост торговых расходов снизится из-за меньшей плотности сети транспортной инфраструктуры, хотя изменения не столь очевидны, как в странах Восточной Азии.

Вставка 2.2: Успешные проекты ОПОП и риск получения нежизнеспособной инфраструктуры

Достигнут ли страны коридора ОПОП значительных выгод от мероприятий, улучшающих инфраструктурную связность, или они увязнут в ситуации с инфраструктурой, оказавшейся нежизнеспособной? Ценность созданной транспортной инфраструктуры состоит не в стоимости заливаемого бетона, а в создании дополнительного доступа к рынку и в потенциальных косвенных или более широких экономических выгодах, обеспечиваемых за счет инфраструктурной связности. Для реализации этих выгод необходимо время, поэтому сложно определить успех или неудачу проекта на ранней стадии. С учетом сказанного, в данной вставке оценивается значение отдельных транспортных проектов в рамках Инициативы ОПОП, обеспечивающих доступ к рынкам, а также представлены два недавно завершённых проекта ОПОП: порт Пирей и дорога Хоргос-Алматы, сокративших время в пути и улучшивших сообщаемость.

Значение доступа к рынку для отдельных транспортных проектов ОПОП

Несколько проектов транспортной инфраструктуры широко обсуждались в прессе либо потому, что они не смогли привлечь судоходство (порт Хамбантога в Шри-Ланке), либо потому, что были сокращены правительством принимающей страны (порт Кьяукпью в Мьянме) или пересмотрены с целью уменьшения расходов (железнодорожное сообщение Восточного побережья в Малайзии). Какие проекты могут создать неэффективные активы? Надлежащая оценка отдельных транспортных проектов ОПОП не входит в рамки данного исследования, но

гравитационная модель позволяет выявить ряд характеристик, определяющих вероятность того, что индивидуальные инвестиции будут (не)успешными. Используя этот подход, Рид и Трубецкой (2019) оценили стоимость 68 проектов ОПОП. Ценность реализации половины из обособленных, отдельных проектов невелика, поскольку они соединяют лишь небольшие города либо не добавляют новые пути с наименьшей стоимостью между городами. Когда же реализована вся сеть проектов, эта доля сокращается примерно до одной трети, подтверждая, что ценность каждого проекта зависит от других проектов. Самые успешные проекты соединяют густонаселенные города с сетью - такие как высокоскоростная железная дорога Куньмин-Калькутта (Бангладеш, Индия и Мьянма), электрификация железной дороги Тегеран-Мешхед в Исламской Республике Иран и расширение железной дороги ML-1 Карачи-Хайдарабад-Лахор-Пешавар в Пакистане. Проведенный анализ выявляет важность выбора и оценки проектов для обеспечения успеха инвестиций ОПОП с целью сокращения расходов.

Две истории успеха: Порт Пирей и дорога Хоргос-Алматы

Греческий порт Пирей имеет два терминала для обработки контейнеров: Терминал I (Пирс I) и Терминал II (Пирс II и Пирс III). Терминал I, вместимостью 1 миллион двадцатифутовых эквивалентов (TEU), эксплуатируется администрацией порта Пирей, контрольный пакет акций которого с августа 2016 принадлежит China COSCO Shipping Group. Терминал II находится под управлением COSCO Pacific в рамках 35-летней концессии, подписанной в 2008. Соглашение между администрацией порта Пирей и COSCO позволило инвестировать не только в новые причалы, но и в железнодорожное сообщение между терминалами порта и национальной железнодорожной системой (Арвис и другие, 2019). COSCO - это конгломерат компаний, занимающихся морским транспортом и логистикой, который включает в себя линию контейнерных перевозок и одного из крупнейших операторов контейнерных терминалов. В 2016 годовой объем контейнерных перевозок в Пирее составил 3,7 млн. двадцатифутовых эквивалентов (TEU), что на 168 процентов больше, чем в 2007. В 2007 Пирей не был в числе 15 лучших контейнерных портов в Европе, но в 2016 он занял восьмое место среди самых крупных портов континента (Ноттебум, 2017). Этот впечатляющий рост был в значительной степени обусловлен ростом объемов перевалки и вероятным перемещением из других перегрузочных портов. Благодаря росту эксплуатации порта Пирей в Греции значительно выросли возможности инфраструктурной связности (Арвис и другие, 2019). Индекс связности морских перевозок в Греции вырос с 27 - в 2008 до 59 - в 2018. Дорога Хоргос - Алматы по Новоевразийскому сухопутному мостовому коридору была недавно модернизирована. Эта дорога соединяет Хоргос - основной пункт пересечения границы между Казахстаном и Китаем, с Алматы - одним из основных экономических центров Центральной Азии. В рамках проекта 305 километров дороги между Хоргосом и Алматы было модернизировано с двухполосной дороги на четырехполосную. Этим участком завершено улучшение коридора между Урумчи (Китай) и Яйсан (Казахстан)

на границе с Россией. Улучшение дороги, завершённое в 2018, уже привело к сокращению времени в пути и транспортных расходов. К июню 2018 транспортные расходы между Хоргосом и Алматы снизились с 0,26 до 0,24 долларов США за машино-километр, а время в пути сократилось на 40 процентов - с пяти часов до трех. Ожидается, что в ближайшие годы сокращение транспортных расходов и времени в пути приведет к увеличению объемов торговли.

2.2 ВЛИЯНИЕ НА ТОРГОВЛЮ И ИНОСТРАННЫЕ ИНВЕСТИЦИИ

Данный раздел посвящен влиянию проектов транспортной инфраструктуры ОПОП на торговлю и инвестиционные потоки - как первый шаг в экономическом анализе Инициативы “Один пояс, один путь”. Ключевыми здесь являются следующие вопросы: как более плотная сеть транспортной инфраструктуры отразится на мировой торговле, торговле между странами коридора ОПОП и на приток ПИИ. В анализе используются данные о влиянии ОПОП на сроки доставки товаров и торговые расходы, представленные в предыдущем разделе. Эти данные являются первичными для трех подходов к моделированию: вычислимые модели общего равновесия (CGE), структурные модели общего равновесия (SGE) и гравитационные модели.⁷ Разнообразные подходы позволяют по-разному оценивать эффективность Инициативы “Один пояс, один путь”, предоставляя тем самым более выверенную количественную оценку прогнозируемых результатов.

Торговля

Общие торговые потоки

Ожидается, что транспортная инфраструктура Инициативы “Один пояс, один путь” будет способствовать росту мировой торговли (Диаграмма 2.3). Результаты модели CGE показывают, что объем мирового экспорта к 2030 увеличится на 1.7 процентов (относительно базового уровня).⁸ Рост мировой торговли обусловлен экспортом стран

⁷ Результаты модели вычислимого общего равновесия (CGE) взяты из работ Малишевска и ван дер Менсбрюгге (2019). Они основаны на модели ENVISAGE, которая представляет собой глобальную рекурсивную динамическую модель CGE, разработанную Всемирным банком. Модель охватывает пять различных факторов производства, 28 секторов и 34 страны и региона. Результаты CGE дополняются оценками из модели статического структурного общего равновесия (SCE), выполненной де Суаре, Мулабдиком и Руттой (2019) и основанной на эквивалентности Рикардо-Баро (2015) - рикарданской модели с отраслевыми связями, торговлей промежуточными товарами и отраслевой неоднородностью, которая позволяет подключить 107 стран и регионов. Влияние ОПОП на торговлю между странами коридора и на потоки ПИИ в эти страны исследуется с использованием стандартной гравитационной модели. Это подход частичного равновесия, который не учитывает влияние инфраструктуры ОПОП на экономику в целом, но позволяет включить в анализ все страны коридора, и крайне дезагрегированные сектора. Результаты основаны на трудах Бания, Роча, Рута (2018), а также Чень и Лин (2018).

⁸ Внедрение новых технологий, таких как 3D-печать, сопровождалось предсказаниями о будущем мире, в котором глобальные цепи поставок будут сокращены, а международная торговля будет значительно сокращена, что, возможно, сделает транспортную инфраструктуру менее актуальной. Хотя анализ данного отчета, абстрагируется от влияния новых технологий на торговые потоки, последние исследования показывают, что объемы международной торговли, фактически, увеличились в результате внедрения 3D-печати (Фройнд, Мулабдик и Рута, 2019).

коридора ОПОП, который увеличился на 2.8 процентов. Транспортная инфраструктура ОПОП в совокупности окажет позитивное влияние и на экспорт стран, не входящих в ОПОП, поскольку транспортные проекты ОПОП сократят торговые расходы стран, не входящих в ОПОП, прежде всего за счет того, что их экспортеры пользуются преимуществами более плотной транспортной сети. Экономика стран, не входящих в ОПОП, демонстрирует рост экспорта на 0.7 процентов. Ряд стран, не входящих в ОПОП, такие как Эфиопия, выигравшая от улучшенной сообщаемости новых портов в Восточной Африке, имеет наибольшие торговые выгоды. Другие существенные сдвиги ожидаются в Соединенных Штатах и странах с высоким уровнем доходов в Восточной Азии. Но не во всех странах, не входящих в ОПОП, будет зарегистрирован рост объемов торговли; небольшое снижение товарооборота предполагается в Латинской Америке и в остальных странах Западной Европы - из-за переориентации торговли.

Диаграмма 2.3: Улучшение инфраструктуры ОПОП как возможность увеличения объемов экспорта (модели CGE и SGE)



Источники: Малишевска и Ван дер Менсбрюгге, 2019; де Суарес, Мулабдик и Рута, 2019.

Воздействие транспортных проектов ОПОП на торговлю является положительным для всех стран коридора “Одного пояса, одного пути”, но с существенными различиями. Сокращение торговых расходов, связанных с новой транспортной инфраструктурой, позволяет компаниям в странах ООП получить лучший доступ к рынкам и к региональным и глобальным производственно-сбытовым цепочкам, импортируя более дешевые и высококачественные ресурсы и тем самым повышая производительность и возможности экспорта. Общий объем экспорта из регионов Восточной Азии и Тихого океана, а также Южной Азии увеличивается соответственно на 3.8 и 3.7 процентов. Наибольший процент увеличения экспорта зарегистрирован в Таиланде (14.9 процентов), Малайзии (12.4 процента), Пакистане (9.8 процентов) и Бангладеш (8.7 процентов). Общий объем экспорта из стран Ближнего Востока и Северной Африки, Центральной Азии и стран коридора ОПОП в Африке к югу от Сахары увеличивается соответственно на 2.0, 1.9 и

1.2 процента. Наименьший прирост наблюдается в Восточной Европе, экспорт которой увеличивается на 0.2 процента, при этом в некоторых странах, таких как Польша, наблюдается небольшое сокращение объемов экспорта, поскольку новая инфраструктура снижает их конкурентоспособность, по сравнению с другими странами. Влияние транспортной инфраструктуры ОПОП на торговлю, прогнозируемое структурной моделью, более значительно (Диаграмма 2.3). Объемы мирового экспорта выросли на 6.3 процента. Ожидается, что экспорт в странах ОПОП увеличится почти на 10 процентов. Рост экспорта стран, не входящих в ОПОП, составляет около трети роста экспорта стран коридора “Одного пояса, одного пути”. Эти данные совпадают с результатами вычисляемого общего равновесия (CGE). Информация, основанная на оценках этих двух моделей, должна рассматриваться как обеспечивающая диапазон потенциальных эффектов ОПОП на торговлю. В отличие от анализа CGE, структурная модель выделяет связи через глобальные производственно-сбытовые цепочки, поскольку предполагает наличие сильной взаимодополняемости между иностранными и внутренними ресурсами, вкладываемыми в производство.⁹ Поскольку торговые расходы сокращаются за счет наличия более плотной сети транспортной инфраструктуры, структурная модель прогнозирует, что компании будут расширять использование импортных ресурсов в большей степени - что окажет большее влияние на их производительность и экспорт. Это в большей степени стимулирует экспорт для стран с низкими и выше среднего доходами.

Двусторонние торговые потоки

Ожидается, что ОПОП изменит торговые отношения стран коридора - между собой и с остальным миром. Торговые процедуры были длительными до тех пор, пока благодаря Инициативе ОПОП не сократилось время внутрирегиональных торговых операций для этих стран (Глава 1). Согласно прогнозам трех моделей, проекты транспортной инфраструктуры ОПОП увеличат объемы торгового оборота между странами коридора ОПОП с 4.1 до 7.2 процентов.

Все регионы расширяют свой экспорт в Восточную Азию и Тихоокеанский регион, реагируя на значительное увеличение импорта Китаем (5.6 процентов) и, в меньшей степени, другими странами региона с высоким ростом импорта обрабатывающей промышленности, такими как Таиланд (Таблица 2.1). Улучшение инфраструктурной связности также позволит странам Восточной Азии и Тихоокеанского региона расширить экспорт между собой и в другие регионы, особенно в страны Ближнего Востока, Северной

⁹ С технической точки зрения две модели предполагают разные производственные функции и разную торговую эластичность. Другие факторы также объясняют более существенное влияние на торговлю в структурной модели. Модель CGE (вычисляемая модель общего равновесия) имеет более детальную структуру экономики, что позволяет более тщательно исследовать отраслевые и динамические эффекты. Более детальная разбивка в структурной модели позволяет уловить влияние более низких торговых расходов, связанных с транспортными проектами ОПОП, на торговые потоки для большего числа стран. Эти внутрирегиональные эффекты представляются количественно значимыми, поскольку для большинства пар стран в мире произойдет снижение торговых расходов благодаря транспортным проектам ОПОП. Этот эффект усиливается, когда существует важная взаимодополняемость между иностранными и местными вкладами в производство и большая эластичность торговли, как предполагает структурная модель.

Африки и страны Африки к югу от Сахары, активизируя тем самым региональные производственно-сбытовые цепочки. Другие значительные изменения в двусторонних торговых потоках заключаются в увеличении торгового оборота в Центральной Азии, страны которой сегодня имеют слабое сообщение друг с другом, и в расширении экспорта из стран, расположенных к югу от Сахары, в большинство других регионов. Новая инфраструктура позволит Южной Азии увеличить экспорт в Восточную Азию, но большая часть роста экспорта будет направлена на страны, не входящие в ОПОП, что будет способствовать глобальной интеграции.

Отраслевые торговые потоки

Сокращение времени торговли, связанное с транспортными проектами ОПОП, будет по-разному влиять на экспорт различных товаров в зависимости от их чувствительности ко времени. Результаты анализа гравитационной модели показывают, что благодаря проектам ОПОП увеличится оборот торговли такими скоропортящимися продуктами, как свежие фрукты и овощи, домашний скот, орехи и сельскохозяйственные культуры – они извлекут больше всего выгоды из возможности своевременно доставлять конечные продукты потребителям или пользователям (Банья, Роча и Рута 2018). Но экспортеры также выиграют от возможности быстрее импортировать чувствительные ко времени товары. На деле, специализация на экспорте, таком как мясные продукты, химикаты, резина и пластмасса, а также электроника, возрастет, исходя из возможности своевременного доступа к промежуточным ресурсам, что свидетельствует о важности новой инфраструктуры для глобальных и региональных производственно-сбытовых цепочек в странах коридора ОПОП.

Благодаря проектам ОПОП изменится и сравнительное преимущество стран и регионов. Поскольку торговые расходы снижаются из-за сокращения сроков доставки товаров, страны будут склонны специализироваться на торговле товарами, чувствительными к фактору времени, или на отраслях, зависящих от ресурсов, чувствительных ко времени. Отраслевые результаты модели CGE указывают на значительное увеличение экспорта чувствительной ко времени сельскохозяйственной продукции из Центральной Азии (8.6

Таблица 2.1: Изменения в торговых отношениях между странами ОПОП (модель CGE)

	От ОПОП к ОПОП	Централь- ная Азия	Вост. Азия и Тихоок. регион	Европа	Ближний Восток и Северная Африка	Южная Азия	Африка к югу от Сахары	Страны, не входящие в ОПОП
Экспортеры	Центральная Азия	35.24	4.28	-1.97	1.77	-0.30	1.21	-1.08
	Восточ. Азия и Тихоок. регион	1.90	6.00	3.16	10.85	3.83	7.91	2.07
	Европа	-2.37	5.37	-0.60	4.50	6.03	8.29	-0.79
	Ближ. Восток и Сев. Африка	1.66	7.04	7.59	-2.95	-0.67	-2.21	1.39
	Южная Азия	-2.32	9.35	2.92	-5.06	-3.20	-3.55	5.15
	Африка к югу от Сахары	21.20	10.98	-2.68	-2.06	6.30	5.59	-2.17

Источник: Малишевска и ван дер Менсбрюгт, 2019.

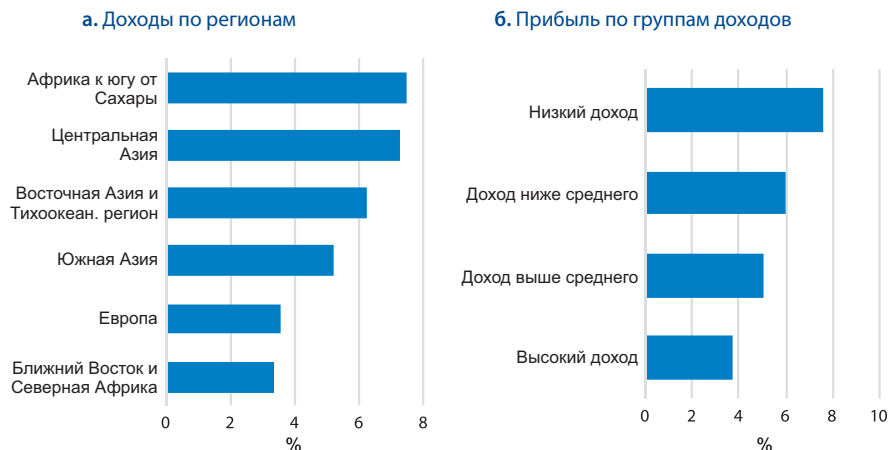
процентов) и переработанных продуктов питания из Центральной Азии (17.4 процента) (Таблица 2.2). Экспорт секторов, которые зависят от чувствительных ко времени ресурсов, таких как химические продукты, будет расти в основном из стран Ближнего Востока и Северной Африки (7.3 процента) и из Южной Азии (8.3 процента). Но наибольший рост будет наблюдаться в производственных секторах, особенно в электронике: увеличится экспорт в Восточную Азию и Тихоокеанский регион (8.3 процента), Южную Азию (11.8 процентов) и страны ОПОП в Африке к югу от Сахары (6.4 процента). Воздействие ощутит и экспорт энергоносителей, таких как нефть и уголь, а также сфера транспортных услуг, особенно из стран Ближнего Востока и Северной Африки. Этот процесс специализации приведет к убыткам в сравнительно невыгодных отраслях. Крупнейшие перестановки затронут экспорт нефти из Восточной Азии и Тихоокеанского региона и электроники - в Европу и Центральную Азию.

Иностранные инвестиции

Более длительные сроки доставок являются препятствием для потоков ПИИ, ограничивая таким образом возможности стран вести торговлю, и тем самым снижая ценность местоположения в качестве экспортной базы (см. Главу 1). Ожидается, что предлагаемая транспортная сеть ОПОП приведет к увеличению общего объема ПИИ в страны коридора ОПОП на 4.97 процентов: на 4.36 процентов - между странами ОПОП, на 4.63 процента - из стран ОЭСР, и еще на 5.75 процентов увеличатся потоки ПИИ из стран, не входящих в ОПОП.

В региональном контексте предлагаемая транспортная сеть ОПОП может способствовать увеличению потоков ПИИ в страны коридора в Восточной Азии и Тихоокеанском регионе на 6.3 процента, в Европу - на 3.7 процентов, в Центральную Азию - на 7.3 процента, на Ближний Восток и в Северную Африку - на 3.4 процента, в Южную Азию

Диаграмма 2.4: Инфраструктурные улучшения как возможность стимуляции роста ПИИ



Источник: Чень и Лин, 2018.

Таблица 2.2: Изменения в торговых отношениях между странами коридора ОПОП (модель CGE)

Сектор	Центральная Азия	Вост. Азия и Тихоок. регион	Европа	Ближний Восток и Сев. Африка	Южная Азия	Африка к югу от Сахары
Сельское хозяйство	8.55	0.64	3.08	2.38	-2.96	2.59
Минералы, не указанные где-либо еще	0.09	-1.18	-0.72	-0.28	-0.29	-1.33
Уголь	2.57	1.56	5.55	38.52	1.64	13.32
Нефть	-1.30	-8.35	0.80	-0.25	-4.95	
Газ	2.73	-2.35	1.48	0.94	6.53	
Текстиль	5.34	1.83	1.30	0.06	2.35	0.76
Одежда	13.58	0.66	1.52	-2.29	4.52	2.20
Кожаные изделия	38.64	2.05	-0.57	-2.95	0.51	8.78
Обработанные пищевые продукты	17.39	1.47	2.00	0.92	8.42	-0.95
Изделия из дерева	16.23	2.76	2.03	-3.33	-3.39	3.63
Бумажная продукция, издательство	5.39	2.94	0.84	-2.49	2.09	-6.63
Нефть, угольная продукция	3.69	1.83	2.59	8.88	4.01	5.62
Химикаты, резина и пластмасса	4.02	1.27	0.72	7.25	8.27	-4.33
Энергоемкое производство	2.13	1.09	0.10	0.48	3.39	4.47
Металлические изделия	15.79	4.58	0.66	-3.66	6.43	-1.52
Электроника	-11.85	8.33	-6.05	-3.00	11.75	6.44
Механизмы и оборудование	18.84	5.48	-0.94	-8.00	7.17	10.36
Транспортное оборудование	50.14	5.49	2.59	-1.74	-0.88	21.25
Изделия, не указанные где-либо еще	9.81	2.34	1.30	-0.80	10.99	-2.90
Электричество	0.07	0.43	0.43	0.90	0.95	1.16
Строительство	16.02	2.71	2.27	6.01	3.17	2.06
Торговые услуги	13.35	0.40	1.60	7.16	9.36	-2.20
Другой транспорт	8.37	1.79	3.55	3.16	6.12	10.13
Водный транспорт	6.82	2.10	2.23	5.54	2.05	9.02
Воздушный транспорт	7.78	5.83	4.12	8.80	-0.57	5.81
Гостиничные услуги	-2.64	-5.33	-1.33	1.01	1.21	-8.44
Другие бизнес-услуги	-1.25	-4.22	-0.04	0.18	-0.93	-12.68
Другие услуги	-0.20	-1.69	-0.18	0.00	-0.78	-3.01
Сельское хозяйство	8.55	0.64	3.08	2.38	-2.96	2.59
Производство	7.01	4.44	0.68	3.56	5.40	1.60
Услуги	3.97	-0.91	1.43	2.53	0.25	-2.21
Прочее	-0.90	-2.19	1.19	-0.14	0.59	-1.28
Всего	1.89	3.75	0.95	1.45	3.67	1.18

Источник: Малишевска и ван дер Менсбрюгг, 2019.

- на 5.2 процента и в страны Африки к югу от Сахары - на 7.5 процентов (Диаграмма 2.4). Предполагается, что сокращение времени торговых операций будет иметь особенно существенное влияние на страны с низким и средним уровнями доходов - при оценочном увеличении ПИИ на 7.6 и 6.0 процентов соответственно.

2.3 ВЛИЯНИЕ НА ДОХОДЫ, БЛАГОСОСТОЯНИЕ И УРОВЕНЬ БЕДНОСТИ

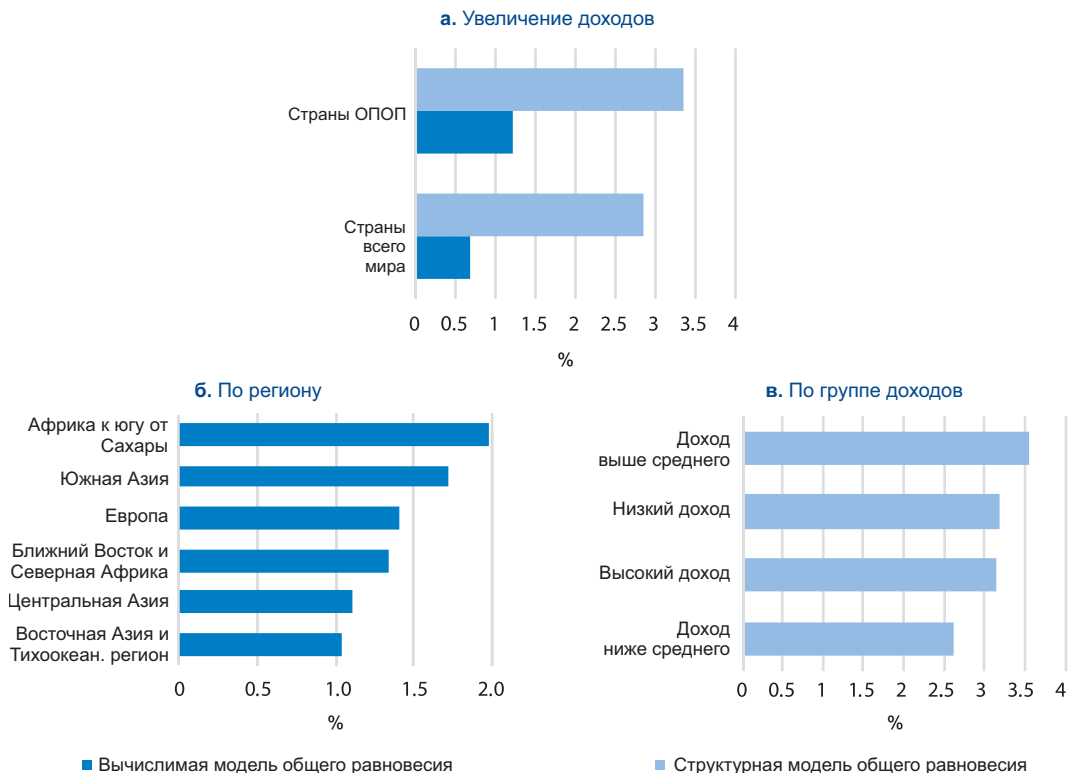
Влияние торговли на совокупный доход и благосостояние

Снижение торговых расходов в результате реализации проектов ОПОП увеличит глобальный реальный доход за счет повышения доходов как для стран коридора “Одного пояса, одного пути”, так и для стран, не входящих в ОПОП. Моделирование CGE демонстрирует, что снижение торговых расходов в результате реализации ОПОП приведет в 2030 к глобальному увеличению реального дохода на 0.7 процентов относительно базового уровня (Диаграмма 2.5) без стоимости инвестиций в инфраструктуру (см. Главу 1).¹⁰ Это существенный показатель, по сравнению с оценками других моделей CGE, согласно которым влияние глобальной свободной торговли на реальный доход составляет около 1 процента. На страны коридора “Одного пояса, одного пути” приходится 70 процентов этого прироста, при этом реальный доход Китая увеличивается на 20 процентов от общего мирового прироста. В целом, новая инфраструктурная сеть повысила бы реальные доходы в странах коридора на 1.2 процента, а в странах, не входящих в ОПОП - на 0.3 процента.

Рост реальных доходов от проектов ОПОП колеблется от 1 процента - для стран Восточной Азии и Тихоокеанского региона до 2 процентов - для стран ОПОП в Африке к югу от Сахары. Это позитивное влияние на рост доходов обусловлено перераспределением ресурсов, обусловленным снижением торговых расходов. При импортировании более дешевых или более качественных ресурсов, средства перераспределяются для повышения производительности, улучшения экспорта и увеличения доходов. Ожидается, что в таких странах, как Пакистан и Кыргызская Республика, произойдет наибольший прирост реального дохода - соответственно на 10.5 и 10.4 процента выше базового уровня. Ожидается, что новые проекты ОПОП, в основном, улучшат доступ этих стран к своим экспортным рынкам. Ожидается, что восточноазиатские страны получают значительные выгоды: Таиланд (8.2 процента), Малайзия (7.7 процентов), Камбоджа (5.0 процентов) и Лаосская Народно-Демократическая Республика (3.1 процент). Другими странами с большим приростом реальных доходов станут Бангладеш (6.9 процентов), Турция (3.6 процентов), Исламская Республика Иран (3.0 процента) и Танзания (2.5 процентов).

¹⁰ В модели CGE благосостояние измеряется как эквивалентное отклонение для домохозяйств, которое по величине аналогично реальному частному потреблению.

Диаграмма 2.5: Инфраструктурные улучшения как возможность повышения ВВП (модели CGE и SGE)



Источник: Малишевска и ван дер Менсбрюгг, 2019; де Суарес, Мулабдик и Рута, 2019.

Влияние проектов транспортной инфраструктуры ОПОП на ВВП, как правило, больше в структурной модели (Диаграмма 2.5). Ожидается, что проекты ОПОП увеличат мировой ВВП на 2.9 процентов; рост для стран, не входящих в “Один пояс, один путь”, составит 2.6 процентов, а для стран ОПОП - 3.4 процента. Несмотря на то, что эта оценка влияния выше, чем полученная в модели CGE, оценки влияния инфраструктуры ОПОП на реальный доход в структурной модели соответствуют оценкам в специализированных публикациях. Используя аналогичную модель, Дональдсон (2018) обнаружил, что обширная сеть железных дорог, построенных в колониальной Индии (Бангладеш, Индия и Пакистан) к концу 19 и началу 20 века, увеличила реальный доход на 16 процентов. Как видно из предыдущего раздела, больший прирост в структурных моделях, в основном, складывается за счет того, что сокращение торговых расходов оказывает большее влияние на торговлю, особенно на промежуточные товары, что приводит к большему перераспределению ресурсов и повышению производительности.

Ожидается, что страны с доходами выше среднего и с низким уровнем доходов получат наибольшую выгоду от улучшения инфраструктуры.

Результат для стран с уровнем доходов выше среднего обусловлен улучшением доступа Китая к иностранным рынкам, что, согласно оценкам, увеличит его ВВП на 3.4 процента. Воздействие на страны с низким уровнем доходов обусловлено странами ОПОП в Африке к югу от Сахары, поскольку новые порты в Танзании и Кении могут существенно улучшить сообщение этих двух стран с другими странами коридора и остальным миром.

Воздействие транспортных проектов ОПОП на благосостояние и распределение выгод между странами должно учитывать стоимость строительства инфраструктуры. Структурная модель сравнивает долгосрочный прирост реального дохода для каждой страны с оценкой доли стоимости инфраструктуры ОПОП, которую каждая страна должна будет заплатить.¹¹ Страны коридора как группа получают чистый прирост благосостояния на 2.8 процентов. Поскольку торговые выгоды несоизмеримы с инвестиционным проектом, Азербайджан, Монголия и Таджикистан понесут чистые потери благосостояния из-за высокой стоимости инфраструктуры (де Суарес, Мулабдик и Рута, 2019). Исходя из того, что конечная стоимость крупных транспортных проектов зачастую значительно превышает их предполагаемые затраты (см. Главу 1), потери в сфере благосостояния могут представлять риск для более широкого спектра стран. Это подчеркивает значимость дополнительных реформ, повышающих интеграционные выгоды от транспортных проектов (Глава 3), эффективность государственных закупок (Глава 4) и управление финансовыми рисками инфраструктурных проектов (Глава 4). Влияние на экономику стран, не входящих в ОПОП, выше, поскольку они выигрывают от понижения торговых расходов без каких-либо затрат, связанных с созданием новой инфраструктуры.

Влияние торговли на уровень бедности

Благодаря своему влиянию на интеграцию и экономический рост, Инициатива “Один пояс, один путь” может снизить процент людей, живущих в условиях крайней нищеты (менее 1.90 долларов США в день по Паритету покупательной способности, ППС). При исходных условиях ожидается, что глобальный уровень крайней бедности снизится с 9.5 процентов (в 2015) до 3.9 процентов к 2030 (модель CGE). На глобальном уровне инвестиции, связанные с ОПОП, могут вывести 7.6 млн. человек из крайней нищеты (такой вывод делается на основании стоимости инвестиций в инфраструктуру, которые могут повлиять на доходы домашних хозяйств посредством изменений в государственных расходах и налогообложении). Подобное выгодное воздействие распространится на 4.3 миллиона людей в странах коридора ОПОП и на 3.3 миллиона в странах, не входящих в ОПОП.

¹¹ В модели SGE благосостояние определяется как общий доход потребителя, поделенный на соответствующий индекс потребительских цен. Общая выручка учитывает расчеты за факторы производства, доходы от долей в портфеле и от тарифов на импорт, а также стоимость транспортной инфраструктуры.

Таблица 2.3: Влияние ОПОП на уровень бедности
(коэффициент бедности в процентах, 1.90 долларов США в день по ППС)

Сценарий	Бангладеш			Кения		
	2015	2030	Измен.	2015	2030	Измен.
Базовый	15.16	0.24		37.29	19.32	
Новая инфраструктура	15.16	0.13	0.11	37.29	18.34	0.98
Сценарий	Пакистан			Танзания		
	2015	2030	Измен.	2015	2030	Измен.
Базовый	5.33	0.63		40.69	9.03	
Новая инфраструктура	5.33	0.18	0.45	40.69	8.17	0.86

Источник: Малишевска и ван дер Менсбрюгг, 2019.

Инвестиции, связанные с ОПОП, могут дополнительно вывести из умеренной бедности до 32 миллионов человек (менее 3.20 долларов США в день по ППС), из коих 26.7 миллионов в странах ОПОП и 5.3 миллиона - в странах, не входящих в ОПОП. Такие более высокие пороги бедности больше подходят для ее измерения - по мере того как страны с низким уровнем доходов выходят из этого статуса (Джоллифф и Придз, 2016; Раваллион и Чень, 2011).¹² Глобальный процент людей, живущих за чертой умеренной бедности, в 2015 оценивался в 25.8 процентов и, согласно прогнозам, при обычных условиях ведения бизнеса к 2030 он сократится до 10.4 процентов.

Ожидается, что в Кении и Танзании к 2030 еще 700,000 человек будут выведены из крайней нищеты. Это примерно эквивалентно дополнительному сокращению численности населения, живущего в условиях крайней бедности, на 1.0 и 0.9 процентных пунктов. В Южной Азии, в Пакистане может быть зарегистрировано дополнительное сокращение крайней бедности для 1.1 миллиона человек; в Бангладеш предполагается, что 200,000 человек будут выведены из крайней нищеты (0.11 процентов от общей численности населения) (Таблица 2.3).

Влияние посредством иностранных инвестиций

ОПОП может способствовать дополнительному приросту за счет потоков прямых иностранных инвестиций, не отраженных в моделировании вычислимого общего равенства (CGE) и структурной модели общего равенства (SGE). Потоки ПИИ в транспортные проекты ОПОП могут увеличить ежегодный рост ВВП стран коридора “Пояса и пути” в среднем на 0.09 процентных пункта (Чень и Лин, 2018). Ожидается, что в странах коридора ОПОП в Африки к югу от Сахары рост ВВП увеличится примерно на 0.23 процентных пунктов вследствие увеличения потоков ПИИ на 7.47 процентов, тогда как в странах Южной Азии и Центральной Азии этот рост произойдет на 0.14 и

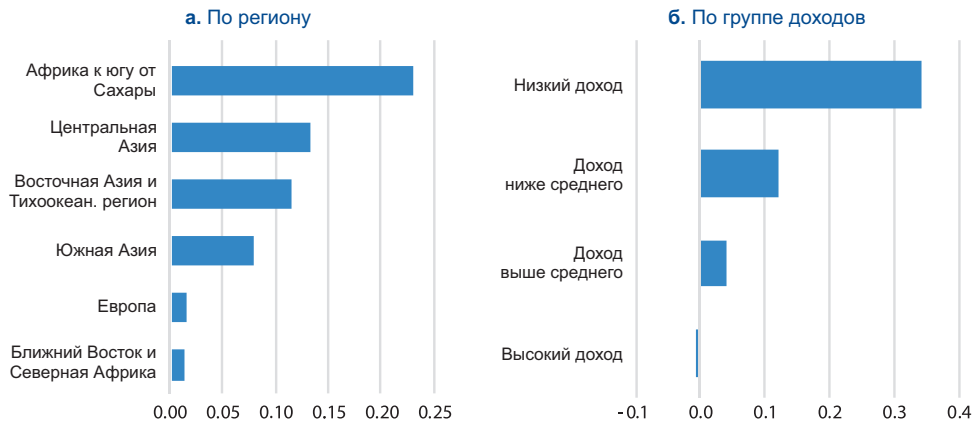
¹² Всемирный банк недавно принял новые градации порогов бедности, более точно соответствующие порогам бедности конкретных стран.

0.12 процентных пунктов быстрее в результате роста ПИИ соответственно на 6.25 и 7.28 процентов (Диаграмма 2.6). Позитивное влияние ПИИ на рост ВВП уменьшается с ростом доходов. Проекты ОПОП могут также стимулировать рост за счет прямых иностранных инвестиций в страны, не входящие в ОПОП, в том числе рост ВВП на 0.13 процентных пунктов в странах к югу от Сахары, не входящих в ОПОП - благодаря вторичным эффектам от улучшения транспортной сети.

Пространственно дифференцированные эффекты ОПОП

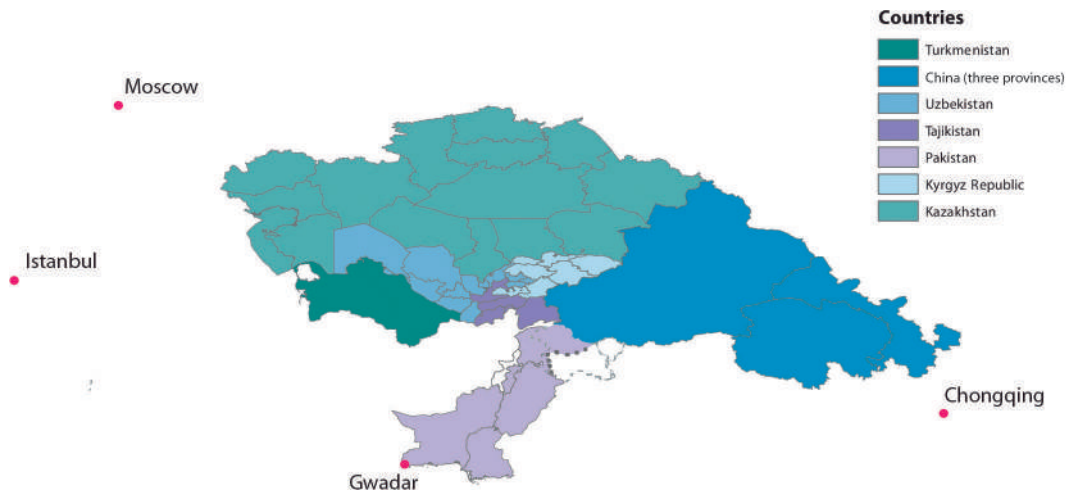
Выводы из новой экономической географии предполагают, что улучшение связности, по всей вероятности, будет ассоциировано с большей пространственной концентрацией,

Диаграмма 2.6: Транспортная сеть ОПОП как способ увеличения роста ВВП посредством прямых иностранных инвестиций (рост годового ВВП в процентных пунктах)



Источник: Чень и Лин, 2018.

Диаграмма 2.7: Использованный в анализе пространственный охват Центральной Азии



Источник: Берд, Лебранд и Винеиблс, 2019.

а не с рассеиванием экономической активности внутри стран, поскольку компании имеют тенденцию увеличивать масштабы и извлекать выгоду из агломерации стран, находясь в близости с другими компаниями, участвующими в аналогичных и смежных видах деятельности. Из-за отсутствия механизмов компенсации территориям, сталкивающимся с “чистыми экономическими убытками” в результате улучшения связности, политики склонны видеть значительные риски в поддержке инициатив, усугубляющих пространственное неравенство и создающих фискальное бремя, тогда как некоторые субнациональные регионы просто видят проезжающие мимо грузовые автомобили и железнодорожные вагоны, не говоря уже о необходимости обслуживать долг, связанный с инвестициями в инфраструктуру.

Пространственный анализ требует большого количества данных, и, следовательно, его трудно применить к 71 стране “Одного пояса, одного пути”. В данном исследовании мы сосредоточимся на странах Центральной Азии, где инвестиции ОПОП могут пространственно переориентировать экономическую географию из-за близости региона к Китаю и ограниченной региональной интеграции, а также советского наследия в современных экономических структурах и торговых связях.¹³ Центральная Азия в широком смысле определяется как регион, включающий три провинции в Западном Китае, Казахстан, Кыргызскую Республику, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан (Диаграмма 2.7). Потенциальными выгодами инвестиций ОПОП являются улучшенные возможности доступа к рынкам и поставщикам для местных производителей и работников. Формирование изменений в субнациональном регионе касается величины улучшенного доступа к рынку, местных сравнительных преимуществ (обеспеченность основными факторами производства, технологии и предпочтениями), мобильности людей и изменений в технологии, которые позволяют наращивать масштаб и осуществлять кластеризацию. В отсутствие институциональных мер, укрепляющих торговые связи, инвестиции в транспортную инфраструктуру сами по себе оказывают умеренное влияние на изменение пространственной экономики (Таблица 2.4). Больше всех выигрывает Казахстан, за ним следуют Кыргызская Республика, Таджикистан и Пакистан. Самую маленькую прямую выгоду получает Туркменистан: из-за изначально низкого уровня торгового оборота между Туркменистаном и другими странами прямое сокращение транспортных расходов не оказывает значительного влияния на его торговые расходы. В целом, без экономической корректировки, инфраструктура ОПОП повышает реальные доходы в регионе на 1.4 процента. Рост реальных доходов более

¹³ Анализ сочетает в себе выводы из исследований в области новой экономической географии, основы экономической политики, разработанной в Докладе Всемирного банка о мировом развитии, изменяющем экономическую географию (Всемирный банк, 2009), и уроки, извлеченные из двух недавних трудов. В первом (Бэрд, Лебранд и Винејблс, 2019) рассматриваются совокупные изменения в области экономической географии многих стран, поделенных на субнациональные единицы (города или регионы). Во втором труде (Лалл и Лебранд, 2019) рассматривается экономическая география в каждой стране, где внутренняя география реагирует на внешнюю интеграцию и внутренние транспортные инвестиции.

чем в три раза превышает прямой эффект для Кыргызской Республики, но он меньше, чем прямой эффект для Туркменистана и особенно для Казахстана. На совокупном уровне монополистическая конкуренция увеличивает прирост реального дохода до 1.9 процентов, что на 36 процентов больше прямого эффекта. На национальном уровне наблюдается незначительное сужение рассеивания результатов по странам. Кыргызская Республика имеет меньшую, но тем не менее все же большую выгоду, нежели в оценке Армингтона, в то время как в провинциях западного Китая, в Казахстане и Пакистане, обладающих большой производственной базой, в настоящее время наблюдается весомая позитивная выгода от проектов ОПОП. Совокупный прирост значительно выше, общее воздействие на регион составляет 4 процента, что почти в три раза больше прямого эффекта. Наибольшую дополнительную выгоду получают три провинции Китая, Казахстан, Узбекистан и особенно Пакистан, чей рост реальных доходов более чем в четыре раза превышает прямой эффект. В Таджикистане и Туркменистане наблюдается более низкий рост доходов, чем отмечается в приведенном выше прогнозе, причем в Туркменистане рост приобретает даже отрицательные показатели.

Некоторые регионы страны получают большие выгоды от снижения транспортных расходов, намного превышающие прямое воздействие, в то время как в других

Таблица 2.4: Прирост реальных доходов по странам (в процентах)

	Прямое влияние снижения транспортных расходов	Средний рост реальных доходов		
		Бенчмарк Армингтона	Монополист. конкуренция	Отдача и мобильность рабочей силы
Китай (три провинции)	1.2	1.2	2.0	2.5
Казахстан	1.9	1.6	2.1	5.2
Кыргызская Республика	1.6	4.9	4.4	4.6
Пакистан	1.5	1.8	2.3	6.3
Таджикистан	1.6	1.7	1.5	1.0
Туркменистан	0.4	0.3	0.0	-0.3
Узбекистан	0.7	0.8	1.0	1.6
Совокупно	1.4	1.4	1.9	4.0

Источник: Берд, Лебранд и Винеиблс, 2019.

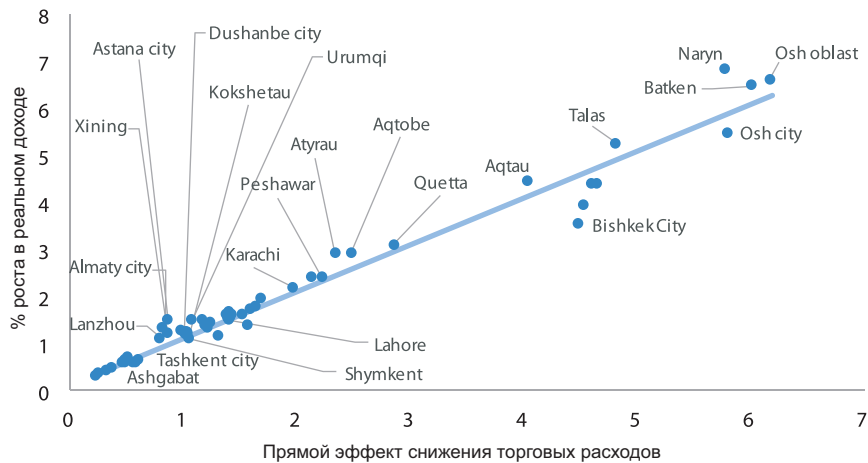
Примечание: В первом столбце показано прямое влияние снижения транспортных расходов на торговые затраты (изменение базы - торгово-взвешенный индекс транспортных расходов). Предполагается, что нет никакой реакции на торговлю или выпуск продукции в каком-либо регионе страны или в стране в целом: это можно рассматривать как простое измерение степени непосредственного воздействия на каждое место. В последующих столбцах представляют влияние при различных версиях о типе экономической реакции. Второй столбец (“Армингтон”) основан на версии Пола Армингтона в 1969 о том, что товары, продаваемые на международном рынке, дифференцированы по стране происхождения. Это стандартное допущение международных моделей CGE. Третий столбец - монополистическая конкуренция дает возможность производственным фирмам перемещаться в ответ на изменения своей прибыльности. Последний столбец моделирует как увеличение доходности в результате увеличения масштаба производства продукции, так и мобильность рабочей силы между различными регионами каждой страны в ответ на изменение разниц в заработной плате в стране.

регионах наблюдается падение реальных доходов (Диаграмма 2.8). Это создает большие пространственные неравенства между странами и в самих странах. Пространственный дифференциал еще более усиливается с ростом доходности, что позволяет осуществлять кластеризацию.

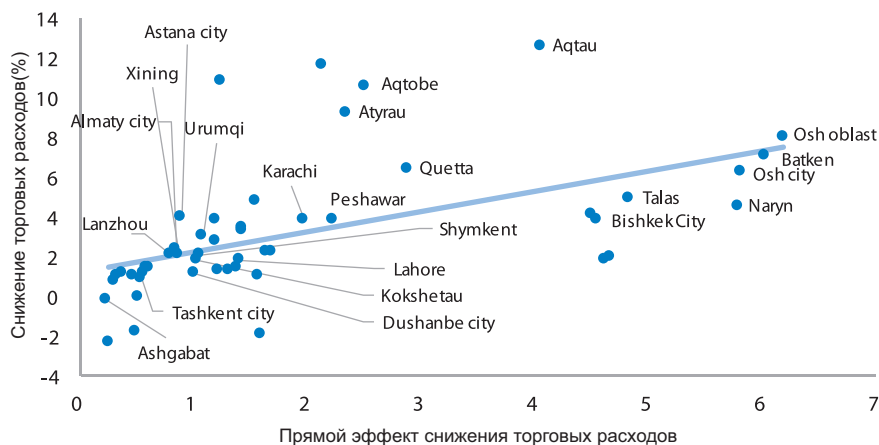
Итак, каким образом эффект реального дохода может оказаться примерно в четыре раза больше, чем прямой эффект от изменения времени транспортировки? Степень, в которой страны и их регионы могут извлечь выгоду из экономии за счет увеличения масштаба (эффект масштаба), зависит от трех основных факторов. Первый фактор - при высокой

Диаграмма 2.8: Пространственная дезагрегация роста реальных доходов, по сравнению с прямыми последствиями транспортных инвестиций на локальном уровне

а. Пространственно дифференцированное воздействие на рост реальных доходов (Армингтон)



б. Пространственно дифференцированное воздействие на рост реальных доходов (увеличение доходности и мобильности рабочей силы)



Источник: Берд, Лебранд и Винеиблс, 2019.

мобильности рабочей силы степень перемещения населения велика, в результате чего численность населения в некоторых регионах увеличивается, что требует увеличения площадей для его размещения. Второй фактор - сравнительное преимущество регионов в производстве влияет на рост их доходов. Страны с регионами, где производственная продуктивность высока, в состоянии позволить этим регионам расти и создавать кластеры. Третий фактор - в сферах индустрии, где возможна специализация и кластеризация, региональные торговые затраты приобретают более важное значение для роста. Эти эффекты, вероятно, будут стимулировать получение потенциальных выгод в западном Казахстане, Кыргызской Республике и Пакистане. К примеру, существует потенциальная возможность значительного увеличения доходов в Пакистане, вокруг мегаполиса Карачи, а также в небольших городах, таких как Кветта и Пешавар: снижение торговых расходов повлечет повышение прямых выгод в четыре раза. Эти ареалы, скорее всего, выиграют от городской кластеризации и увеличения доходности от производственных товаров.

ГЛАВА 3

Дополнительные меры
экономической
политики и институты

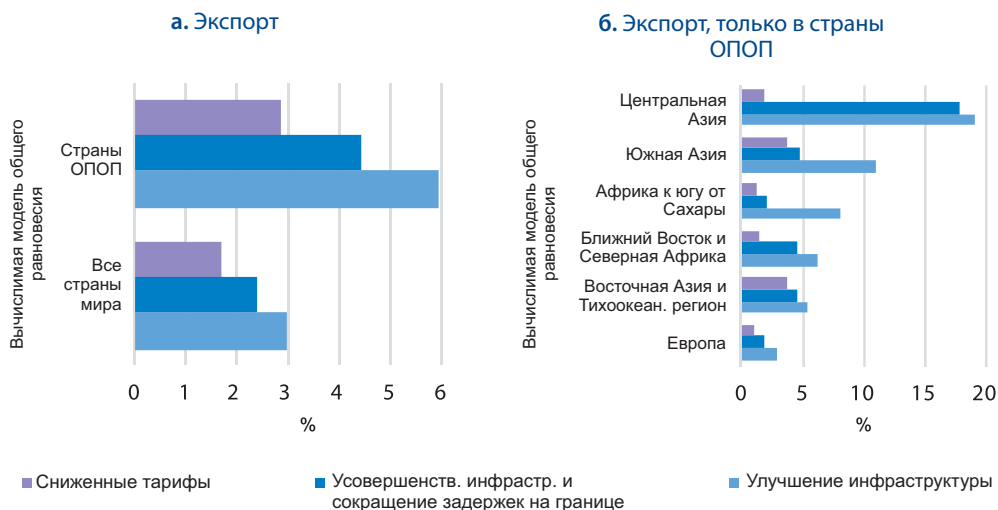
Несмотря на важность инфраструктуры для развития, лишь в сочетании с взаимодополняющими мерами экономической политики и институтами страны извлекут максимальную пользу от транспортных проектов ОПОП. Экономическая политика, способствующая интеграции, инклюзивности, улучшению связности и развитию частного сектора, будет критическим фактором, способствующим повышению эффективности инвестиций в проекты.

В ряде случаев страны коридора ОПОП могут принимать внутренние меры для поддержки инфраструктуры. Планирование и управление, полностью учитывающие затраты и выгоды от проектов, прямо или косвенно уменьшат риски создания нежизнеспособной инфраструктуры. Уменьшение препятствий в процессе упрощения процедур торговли снизит торговые расходы и усилит интеграцию, независимо от инвестиций в инфраструктуру. Точно так же, создание более благоприятной среды для участия частного сектора в финансировании инфраструктуры может снизить фискальные риски и обеспечить долгосрочную устойчивость проектов. В других случаях потребуется более широкое трансграничное сотрудничество для получения полного эффекта от инвестиций. Страны могут сократить количество тарифных и нетарифных барьеров с помощью международных торговых соглашений и содействовать прямым иностранным инвестициям (ПИИ) посредством скоординированных реформ своих инвестиционных режимов и механизмов урегулирования споров.

3.1 СОДЕЙСТВИЕ ИНТЕГРАЦИИ

Реформы в области торговли могут умножить выгоды от использования сети новой и улучшенной инфраструктуры. В данной главе анализируется влияние на экспорт и реальные доходы двух сценариев комплементарного реформирования торговой политики: реформа по упрощению процедур торговли (50-процентное сокращение задержек на границе для стран ОПОП) и тарифная реформа (50-процентное снижение двусторонних тарифов между странами “Одного пояса, одного пути”). Хотя подобная крупномасштабная скоординированная реформа в области торговой политики может быть трудноосуществимой на практике, в сценариях подчеркивается важность дополнительных реформ – с тем, чтобы проекты ОПОП способствовали существенному улучшению интеграции торговли. Результаты различных моделей показывают, что совокупный эффект от сочетания инфраструктурных улучшений с реформами может быть в 2-4 раза выше, чем если инфраструктурные проекты не будут сопровождаться реформой в экономической политике. В данном разделе также рассматриваются последствия двух других типов реформ, влияющих на экономическую политику как на границе, так и за ее пределами (например, внутреннее регулирование): углубление торговых соглашений и либерализация торговли услугами.

Диаграмма 3.1: Влияние дополнительных мер экономической политики на экспорт (CGE)



Источник: Малишевска и ван дер Менсбрюгге, 2019.

Влияние сокращения задержек на границах на объем торговли и реальные доходы

Политика, направленная на содействие упрощению процедур торговли в странах “Одного пояса, одного пути”, будет стимулировать их экспорт, дополняя тем самым инфраструктурные проекты. В анализе вычисляемого общего равновесия (CGE) сокращение задержек на границах увеличило бы влияние транспортных проектов ОПОП на экспорт из стран коридора более чем на 1.5 процентных пунктов (Диаграмма 3.1а). Если бы в дополнение к улучшенной инфраструктурной сети задержки на границе сократились вдвое, в странах ОПОП рост экспорта мог бы составить 4.4 процента. Этот эффект не удивителен, принимая во внимание длительные задержки на границе во многих странах коридора ОПОП (Глава 1). Уменьшение этих препон позволит компаниям своевременно импортировать более широкий ассортимент ресурсов, необходимых для производства, что повысит эффективность и объемы экспорта. Структурная модель показывает, что сокращение задержек на границах умножит влияние инфраструктурных проектов на экспорт ОПОП в 3 раза. Сочетание проектов транспортной инфраструктуры ОПОП с сокращением задержек на границах является приоритетом для Центральной Азии и стран ОПОП с низким уровнем доходов. Сокращение задержек на границе может увеличить экспорт стран Центральной Азии на 18 процентов (Диаграмма 3.1б). Несмотря на то, что результат значимый, он ожидаем – исходя из значительных задержек на границе, распространенных в Центральной Азии. Все остальные страны коридора ОПОП имеют прирост экспорта, который колеблется в пределах от 1.8 процентов - для Восточной Европы до 4.8 процентов - для Южной Азии, что указывает на значимость

Вставка 3.1: Минимизация препятствий для упрощения торговых процедур в странах ОПОП

Отталкиваясь от анализа Бартлея и др. (2018), данная вставка затрагивает пять общих тем, которые должны быть приоритетами для упрощения торговых процедур стран коридора “Одного пояса, одного пути”.

- Для реализации ключевых реформ по упрощению торговых процедур необходима более тесная координация между учреждениями, особенно вдоль коридоров “Одного пояса, одного пути”. Национальные комитеты по упрощению процедур торговли должны играть ключевую роль и проводить реформы по упрощению процедур торговли, связанной с ОПОП, в контексте других мер, таких как реализация Соглашения Всемирной торговой организации об упрощении процедур торговли (WTO-TFA).
- Необходимо улучшить прозрачность нормативной базы. В ряде стран ОПОП созданы торговые информационные порталы и ожидается, что их использование будет расти по мере того, как страны начнут выполнять свои обязательства перед ВТО. Помимо того, что реформа, направленная на повышение прозрачности, является полезной сама по себе, она является ступенькой к другой, более масштабной реформе упрощения процедур торговли, включая внедрение национальных и региональных систем “единого окна”.
- Необходимы основанные на риске подходы к управлению границами, особенно в структурах, не связанных с таможенной. Правительствам стран, расположенных вдоль коридоров ОПОП, следует распространять информацию о торговых операциях, чтобы облегчить законные поставки. Обмен информацией может также способствовать профилированию рисков с целью более эффективного распределения ресурсов.
- Существенные дополнительные расходы, связанные с торговыми операциями, и процедурные препоны создаются нетаможенными структурами. Необходим больший обмен информацией между органами, участвующими в утверждении стандартов, как внутри правительства, так и между правительствами. Помимо обмена информацией, взаимное признание оценок соответствия будет иметь большее влияние и проложит путь к окончательному достижению взаимного признания стандартов.
- Для каждого коридора ОПОП должны быть внедрены эффективные транзитные режимы.

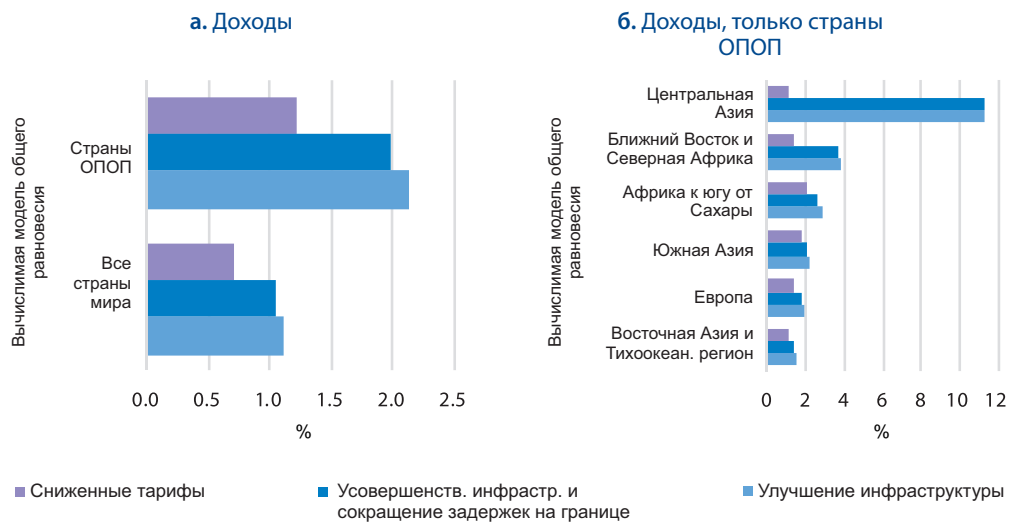
Определение проблем, с которыми сталкиваются страны ОПОП при содействии торговле вдоль ключевых коридоров, является первым обязательным шагом, однако необходимо заранее уделить внимание тому, как наиболее эффективно разработать и осуществить реформы. Бартлей Джонс и др. (2018) дают четыре рекомендации:

- Провести диагностику барьеров на пути к упрощению торговых процедур, учитывая ограниченность доказательной базы. Диагностика должна быть сосредоточена на пяти темах, приведенных выше, а также на любых других проблемах, выявленных по каждому коридору.
- Разработать планы действий по осуществлению реформ для каждого коридора, направленных на улучшение результатов по упрощению процедур торговли. В этих

планах действий необходимо будет указать наиболее эффективную последовательность реформ и механизмы мониторинга для отслеживания прогресса в процессе реформирования. Планы действий должны отражать надлежащую сбалансированность реформ, осуществляемых на региональном уровне, при этом учитывать, что странам необходимо будет управлять большей частью бремени реализации этих реформ.

- Разработать соответствующие координационные механизмы и учреждения для поддержки активного сотрудничества между странами ОПОП - для обмена данными, оперативной информацией и передовой практикой; обеспечить соответствие нормативной документации и решить проблемы, связанные с упрощением торговых процедур.
- По возможности использовать международные стандарты и общепринятые принципы надлежащей практики, направленной на упрощение процедур торговли.

Диаграмма 3.2: Влияние дополнительных мер экономической политики на доходы (CGE)



Источник: Малишевска и ван дер Менсбрюгге, 2019.

сокращения задержек на границах для большинства стран коридора “Одного пояса, одного пути”. Осуществление реформ в сфере управления границами усилит влияние проектов ОПОП на торговлю, но реализация таких реформ является сложной задачей (Вставка 3.1).

Сочетание реализации проектов ОПОП с сокращением задержек на границах увеличит реальные доходы для стран “Одного пояса, одного пути”, а также для стран, не входящих в ОПОП. В результате сокращения задержек на границе в сочетании с проектами транспортной инфраструктуры ОПОП, реальный доход стран коридора “Одного пояса, одного пути” увеличится на 2 процента, в то время как реальный доход в глобальном

масштабе и реальный доход в странах, не входящих в ОПОП, увеличатся соответственно на 1 и 0.4 процента (Диаграмма 3.2а). В соответствии с данными о торговле, рост реальных доходов населения будет особенно высоким для стран Центральной Азии (11.3 процента) и положительным для других регионов (Диаграмма 3.2б). Согласно структурной модели, если в результате реализации проектов ОПОП задержки на границе сократятся на 50 процентов, ВВП стран коридора увеличится на 6.4 процента - благодаря повышению эффективности, связанному с расширением международной торговли. Наибольший прирост ВВП будет сосредоточен в странах с низким уровнем доходов. Комплементарные реформы по упрощению процедур торговли позволят снизить уровень бедности как в странах коридора, так и в странах, не входящих в ОПОП. С уменьшением задержек на границах уровень глобальной бедности будет сокращен еще для 6.5 миллионов человек, живущих за чертой крайней бедности, и для 12.6 миллионов человек, живущих на уровне порога умеренной бедности. В целом в странах ОПОП к 2030 более 3.7 миллионов или 0.7 процентов от общей численности населения будут выведены из крайней нищеты за счет сокращения задержек на границах. Более 7.6 млн человек будут выведены из умеренной бедности при тех же допущениях.

Пространственное воздействие на сокращение задержек на границе

Пространственное воздействие транспортной инфраструктуры ОПОП, о котором говорилось в Главе 2, будет менее значимым без дополнительных реформ в торговой политике и улучшения процедур на границах. Эти реформы предполагают более весомую совокупную пользу от перераспределения экономической активности между различными регионами страны, но также большее рассеивание последствий. Данный раздел иллюстрирует это утверждение анализом ожидаемого в Центральной Азии пространственного воздействия от сочетания модернизации инфраструктуры с сокращением расходов, связанных с пограничными процедурами.

Сокращение затрат на границе, наряду с улучшением инфраструктуры, увеличивает долю понижения торговых издержек, образующихся внутри региона. В Казахстане снижение региональных торговых расходов составляет 1.1 процент, однако если происходит только улучшение инфраструктуры, то этот показатель оказывается равен 0.3%. При консервативном бенчмаркинговом сценарии (Армингтон), совокупный прирост в 5 процентов существенно больше, чем 1.4 процента, рассчитанные только для инфраструктуры (Таблица 3.1). Рост реальных доходов больше, чем просто рост инфраструктуры в каждой стране; он более чем в семь раз выше в Туркменистане и как минимум в три раза выше в Казахстане, Кыргызской Республике, Пакистане, Таджикистане и Узбекистане.

Совокупная выгода значительно выше для моделей с возрастающей доходностью при увеличении масштаба производства и мобильности рабочей силы между регионами внутри каждой страны, реагируя на различия внутри страны в заработной плате; общее

Таблица 3.1: Влияние снижения транспортных расходов на реальные доходы (в процентах)

Страны	Инфраструктура		Время на границе		Границы и инфраструктура	
	Бенчмарк Армингтона	Увелич. прибыли и мобильность раб. силы	Бенчмарк Армингтона	Увелич. прибыли и мобильность раб. силы	Бенчмарк Армингтона	Увелич. прибыли и мобильность раб. силы
Китай (три провинции)	1.2	2.5	3.3	7.4	5.5	13.1
Казахстан	1.6	5.2	3.0	0.2	4.8	6.0
Кыргызская Республика	4.9	4.6	6.9	8.1	12.8	16.0
Пакистан	1.8	6.3	3.4	8.9	5.5	12.8
Таджикистан	1.7	1.0	3.8	1.4	6.2	1.9
Туркменистан	0.3	-0.3	1.9	-4.1	2.2	-4.5
Узбекистан	0.8	1.6	2.5	6.2	3.6	7.0
Суммарно	1.4	4.0	3.1	5.8	5.0	9.9

Источник: Берд, Лебранд и Винеиблс, 2019.

Примечание: Производственные компании меняют дислокацию, реагируя на изменения в их прибыльности.

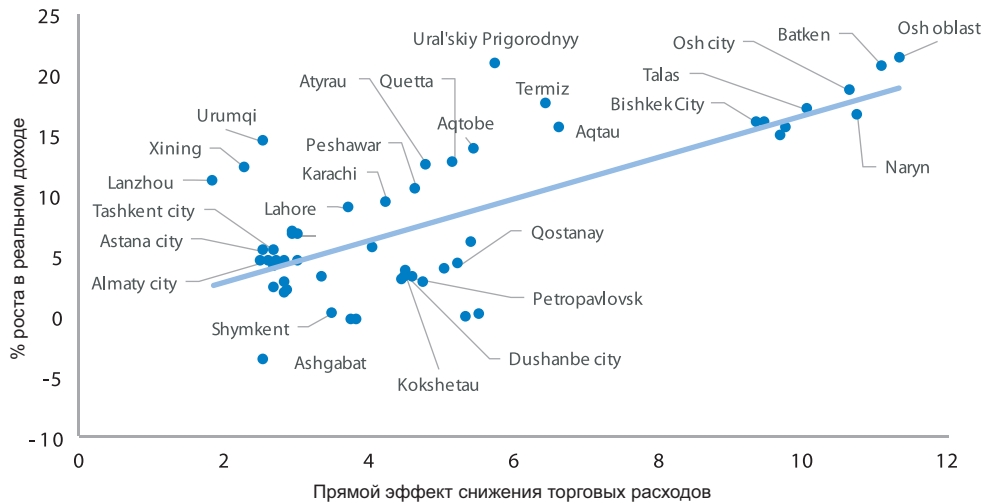
влияние на регион составляет 9.9 процентов. Наибольшую дополнительную выгоду получают три региона Китая, Пакистан и Узбекистан. В Таджикистане и Туркменистане наблюдается более низкий рост доходов, чем при предыдущем допущении, причем отрицательный рост в Туркменистане острее.

Обеспечение дополнительных пограничных реформ усиливает пространственный эффект от воздействия проектов ОПОП (Таблица 3.3). Как и в случае с одной только инфраструктурой, некоторые регионы получают большие выгоды от снижения транспортных расходов, намного превышающие прямые эффекты, тогда как в других регионах фиксируется падение реальных доходов. Тем не менее, сокращение задержек на границе, как правило, усиливает воздействие во всех других местах, как-то более резкое падение доходов в Ашхабаде, в то время как в большинстве регионов наблюдается увеличение доходов, а в большом числе городов прирост доходов превышает 10 процентов.

Тарифы и торговые соглашения

Снижение тарифов между странами коридора ОПОП приведет к увеличению объемов торговли между ними, а также к созданию некоторых торговых отношений со странами, не входящими в ОПОП. В отличие от сокращения задержек на границе, которые, как правило, уменьшают торговые расходы для всех стран, тарифы могут быть снижены дискриминационным (преференциальным) способом для разных стран. В результате эта реформа окажет позитивное влияние на торговлю между странами ОПОП и неоднозначно отразится на странах, не входящих в ОПОП. Для количественной оценки подобных

Диаграмма 3.3: Изменение реальных доходов на региональном уровне вследствие снижения пограничных расходов и инвестиций в транспортную инфраструктуру (в процентах)



Источник: Берд, Лебранд и Винейбл, 2019.

Примечание: В диаграмме приведено рассеивание на региональном уровне данных об изменении доходов в зависимости от улучшения инфраструктуры, включая ее сочетание со снижением торговых расходов при проведении пограничных реформ, что позволяет увеличить отдачу от увеличения масштаба и повышения мобильности факторов.

эффектов анализ моделирует снижение применяемых тарифов между странами ОПОП на 50 процентов. Сочетание инфраструктурных проектов ОПОП с сокращениями задержек на границе и льготным снижением тарифов позволит увеличить экспорт стран коридора ОПОП на 5.9 процентов (Диаграмма 3.1а). Мировая торговля будет по-прежнему увеличиваться на 2.9 процентов, но в странах, не входящих в ОПОП, экспорт вырастет всего на 0.3 процента. В структурной модели показатели влияния торговли выше, чем в вычисляемой модели. Кроме того, несмотря на преференциальный характер тарифной реформы, воздействие на экспорт стран, не входящих в Инициативу “Один пояс, один путь”, все равно положительное, что обусловлено более важными дополнениями в производстве, допускаемыми в структурной модели.

Экспорт всех стран коридора ОПОП будет расти по мере того, как инфраструктурные проекты будут дополняться тарифными реформами, но существуют значительные различия по регионам. Средние тарифы в странах ОПОП выше, чем в странах с развитой экономикой, однако они колеблются от примерно 14 процентов - в странах Африки к югу от Сахары и Южной Азии до 2 процентов - в Восточной Азии и Тихоокеанском регионе. Снижение тарифов повысит влияние проектов ОПОП на 6 процентных пунктов для двух наиболее защищенных регионов, при этом экспорт увеличится на 11 процентов - для Южной Азии и на 8.2 процента - для стран Африки к югу от Сахары (Диаграмма 3.1б). В других регионах также ожидается рост экспорта, но в меньшей степени. В странах Восточной Европы, Восточной Азии и Тихоокеанского региона выгода от торговой

политики в дополнение к инвестициям в инфраструктуру и упрощению процедур торговли относительно невелика.

Льготное снижение тарифов может привести к дальнейшему увеличению реальных доходов в странах ОПОП и во всем мире, но может иметь эффект неоднозначности для стран, не входящих в ОПОП. Совокупный эффект этих реформ заключается в увеличении реальных доходов стран ОПОП на 2.1 процент и общемировых доходов на 1.1 процент (Диаграмма 3.3а). Реальный доход стран, не входящих в ОПОП, несколько ниже, по сравнению со сценарием, предполагающим сокращение задержек на границе, поскольку дискриминационные снижения тарифов уводят экспорт с этих территорий. Льготное снижение тарифов в странах “Одного пояса, одного пути” приводит лишь к незначительному сокращению бедности. К 2030 еще 0.34 млн человек будут выведены из крайней нищеты, и 1.7 миллионов - из умеренной бедности, в основном в странах ОПОП. Согласно структурной модели, воздействие комбинированных реформ (сокращение задержек на границах и тарифов) приведет к увеличению ВВП стран ОПОП в 4 раза - по сравнению со сценарием, в котором улучшается только инфраструктура. Сочетание реформ экономической политики способствует увеличению мирового ВВП в 3 раза. В соответствии с моделью CGE, большая часть выгод для стран, не входящих в ОПОП, обусловлена снижением торговых расходов, связанных с транспортной инфраструктурой и задержками на границе.

Более углубленные формы торговых соглашений могут быть политически более сложными, но они дадут дополнительный импульс торговле в рамках ОПОП. Анализ, основанный на гравитационной модели, показывает, что торговые соглашения, которые помимо тарифов включают в себя такие сферы, как услуги, инвестиции и конкурентная политика (“глубокие” торговые соглашения), могут дополнительно способствовать интеграции торговли. Если страны коридора подпишут столь же глубокое торговое соглашение, как в среднем по региону, внутрирегиональная торговля увеличится на 16 процентов (Банья, Роша и Рута). С высокой долей вероятности, углубление торговых соглашений позволит странам коридора ОПОП снизить торговые расходы до уровня ниже барьеров, создаваемых пограничными ограничениями, такими как тарифы и обременительные пограничные процедуры. Это также уменьшит разрозненность правил в странах коридора, которая ограничивает региональные и глобальные производственно-сбытовые цепочки (Вставка 3.2).

3.2 МЕРЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ И ИНСТИТУТЫ, СПОСОБСТВУЮЩИЕ РАЗВИТИЮ КОРИДОРА

Коридор имеет три основных взаимосвязанных аспекта: инфраструктура, услуги и институты, координирующие деятельность коридора. Для предоставления требуемых пользователями транспортных услуг инфраструктура должна планироваться, закупаться,

Вставка 3.2: Реформа торговли услугами

Хорошо функционирующий сектор услуг имеет важное значение для полной реализации выгод, ожидаемых от Инициативы ОПОП. Улучшение доступа к финансам, связи, транспорту и другим услугам посредством односторонних реформ или торговых соглашений повышает производительность компаний и другие аспекты их деятельности (Константинеску, Матту и Рута, 2018). Повышенная актуальность реформирования услуг обусловлена тем фактом, что торговля товарами и торговля услугами становятся все более взаимосвязанными, поскольку добавленная стоимость, производимая в широком спектре услуг, все в большей степени воплощается в промышленных товарах, продающихся на международном рынке.¹

Торговля услугами в странах ОПОП, как правило, имеет больше ограничений, чем в странах “Большой семерки”, но существуют различия в зависимости от региона. Эти выводы вытекают из проделанного Всемирным банком анализа Индекса ограничений в торговле услугами (STRI/ИОТУ), дающего представление об уровне протекционизма в сфере торговли услугами по состоянию на 2012 и охватывающего 49 из 71 страны коридора ОПОП. Действительно, для стран ОПОП во всех регионах, кроме Европы и Центральной Азии, ИОТУ в среднем выше, чем средний ИОТУ в странах “Большой семерки”. Больше всего ограничений действуют на Ближнем Востоке, в Северной Африке и Южной Азии (Диаграмма Вставки 3.2.1).

Диаграмма Вставки 3.2.1: Общий индекс ограничений в торговле услугами в странах коридора ОПОП



Источник: База данных ВБ по ограничениям в сфере торговли услугами.

Более того, региональные модели ограничений в торговле услугами отличаются от ограничений в торговле товарами:

- Во-первых, страны коридора на Ближнем Востоке и в Северной Африке имеют больше всего ограничений в торговле услугами, а страны Африки к югу от Сахары

¹ Смотри работу Холвард-Драймер и Найар, 2018, где представлены тенденции и последствия углубления взаимосвязей между производственным сектором и сектором услуг, как в “сервисизации” производства.

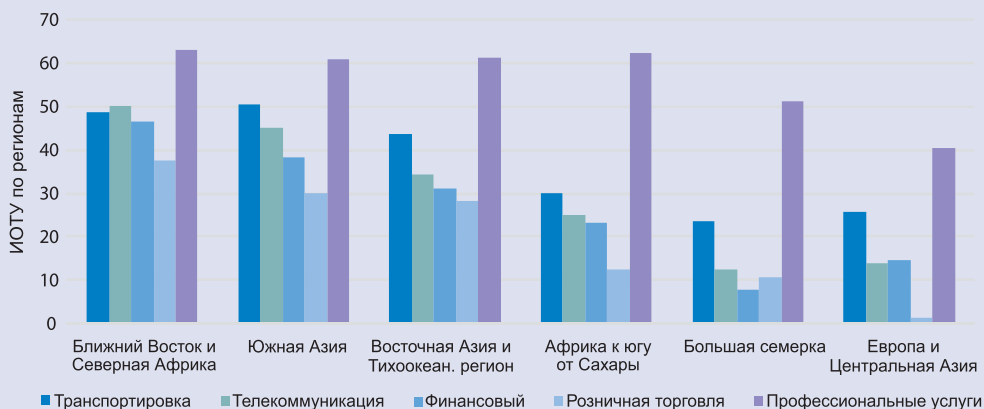
и Южной Азии - в торговле товарами. ИОТУ (STRI) на Ближнем Востоке и в Северной Африке, Арабской Республике Египет, Исламской Республике Иран, Кувейте и Катаре составляет около 50 процентов, меньше всего ограничений из стран этой группы в Йемене, где ИОТУ составляет 32 процента.

- Во-вторых, в отличие от торговли товарами, средний ИОТУ стран ОПОП в Европе и Центральной Азии ниже, чем в странах “Большой семерки” и других регионах. За исключением Беларуси, во всех 17 странах, представивших данные, ИОТУ составляет менее 30 процентов. Кроме того, в четырех из 17 стран - Армении, Грузии, Литве и Польше - ИОТУ ниже 14,3, являющегося показателем ИОТУ Соединенного Королевства, где меньше всего ограничений из стран “Большой семерки”. Страны Центральной Азии, такие как Казахстан (15,2 процента) и Кыргызская Республика (17 процентов) также имеют низкие показатели ИОТУ.

- Даже с их относительно низкими тарифами, страны ОПОП в Восточной Азии и Тихоокеанском регионе имеют больше ограничений в торговле услугами, чем страны коридора в Европе и Центральной Азии и странах Африки к югу от Сахары. В шести из восьми стран ОПОП в Восточной Азии и Тихоокеанском регионе, по которым имеются данные, показатели ИОТУ превышают 30 процентов. Больше всего ограничений существуют на Филиппинах, где ИОТУ равен 53,5 процентам.

ИОТУ в совокупности на отраслевом уровне пролили больше света на ситуацию с региональными моделями (Диаграмма Вставки 3.2.2). Во-первых, страны ОПОП на Ближнем Востоке и в Северной Африке имеют наибольшие ограничения во всех сферах деятельности, рассматриваемых в данном исследовании, кроме транспортных услуг. Во-вторых, открытость услуг для стран ОПОП в Европе и Центральной Азии, по сравнению с “Большой семеркой”, обусловлена розничными и профессиональными услугами. В-третьих, страны ОПОП в Восточной Азии и Тихоокеанском регионе имеют значительные барьеры для торговли во всех пяти секторах, особенно в сфере профессиональных услуг. Самыми ограниченными являются транспортные услуги в Южной Азии.

Диаграмма Вставки 3.2.2: Индекс ограничений в торговле услугами в странах ОПОП



Источник: База данных ВБ по ограничениям в сфере торговли услугами.

Примечание: Данные по ИОТУ представлены за 2012 для 49 из 71 страны ОПОП.

строиться, эксплуатироваться и обслуживаться. Инфраструктура должна финансироваться. В транснациональных коридорах меры экономической политики, процедуры, стандарты и правила должны быть согласованы для бесперебойного предоставления транспортных услуг. Эффективное осуществление всех этих мероприятий требует координации, особенно в транснациональных коридорах.

Вставка 3.3: Влияние отмены субсидий на железнодорожные перевозки

Многие железнодорожные перевозки из Китая в Европу и обратно субсидируются местными органами власти. В таких материковых городах, как Чэнду, эта практика существовала изначально - чтобы обеспечить такой транспортный путь в Европу, который бы привлек иностранных производителей из их исторических мест, находящихся недалеко от побережья. Затем этой практике последовали города, расположенные ближе к побережью - дабы иметь возможность конкурировать с материковыми городами. Внимание национального правительства на проекты ОПОП, а также задачи, поставленные перед различными провинциями, привели к дальнейшему сокращению скидок с целью исполнения годовых задач по отправке грузов.

Города начали привлекать грузы из других регионов, предоставляя услуги фидеров со значительной скидкой (либо бесплатно). Например, в Чэнду субсидия достигла максимума в 2017, превысив 65 процентов от фактической стоимости, чтобы выполнить поставленную задачу в 1,000 маршрутных поездов. В Чунцине, дабы привлечь больше трафика, тариф для 40-футового принадлежащего перевозчику контейнера для перевозки грузов за пределы региона на 1,000 долларов США дешевле, чем для перевозки из Юго-Западного Китая.

Таким образом, субсидии можно рассматривать как краткосрочную реакцию на необходимость достижения цели или как необходимый шаг в продвижении трафика - дабы частота обслуживания была разумной, что само по себе будет генерировать трафик. Но тарифы на перевозку из Китая в Центральную Азию практически не субсидируются или субсидии очень малы, что создает диспропорцию в пользу грузоперевозок из Китая в Европу. Тариф на грузоперевозки из Чэнду в Гамбург составляет 2,150 долларов США, в то время как из Чэнду в Астану эта ставка равна около 3,000 долларов США по комбинированному тарифу или 2,700 долларов США по сквозной ставке, если таковая существует.

Что произойдет, если субсидирование прекратится - вернется ли рынок к ситуации, которая существовала пять или шесть лет назад? Или трафик снизится лишь временно, до тех пор, пока не возобновится рост, хотя и более низкими темпами, чем за последние три года? Субсидии колеблются в пределах от менее 50% до около 75% несубсидированной стоимости. Удвоение текущих ставок, которое в некоторых случаях будет означать менее 100%-ой отмены субсидий, приведет к сокращению тоннажа, перевозимого по железной дороге между Китаем и Европой, примерно до половины нынешнего объема (Баллок, Лью и Тан, 2019).

Разработка проекта

Планирование

Отбор проектов является одной из важнейших задач для ОПОП. Самым важным шагом в планировании коридора является выбор места и типа инфраструктуры, которая будет построена. Долгий экономический срок службы транспортной инфраструктуры ведет к зависимости от пути и необратимо устанавливает коридор и страны, которые через него проходят. Во избежание нежизнеспособной инфраструктуры требуется продуманное планирование, выбирающее инфраструктуру коридора с самой высокой чистой выгодой и с учетом потенциальных рисков. Транспортные коридоры должны быть частью национальных и региональных планов - дабы получить от них максимальную выгоду, как в Казахстане, где правительство подготовило план развития инфраструктуры (Линн и Цукер, 2019).

Надежная оценка проекта должна основываться на четком анализе, устанавливающем возможные механизмы, которые обеспечивают более широкое воздействие. Традиционная оценка затрат и выгод при транспортировке, как правило, концентрируется на выгодах, которые извлекают пользователи улучшенной инфраструктуры, и не учитывает более широкое экономическое влияние. При оценке следует избегать двойного учета более широкого влияния и выгод для пользователей, а также более широкого влияния различных аспектов (Лэрд и Винеблс, 2017). В противном случае, бессмысленные инвестиции могут в конечном итоге быть узаконены. Так, в оценке необходимо точно учесть роль субсидий и отдельных коридоров во всей транспортной сети, особенно исходя из того, что разные коридоры конкурируют за одни и те же перевозки (Вставка 3.3). Различные методологии рассчитывают различные воздействия транспортной инфраструктуры, поэтому для обоснованной оценки следует использовать методологию, наиболее подходящую для определения механизмов, изложенных в теории изменений каждого конкретного проекта (АБР и другие, 2018; Лейрд и Винеблс, 2017).

При оптимизации оценки инвестиций ОПОП следует учитывать следующие аспекты (Джорантон и Винеблс, 2018):

- *Изменение количества.* Необходимо полное описание количественных изменений, ожидаемых от реализации проекта, включая дальнейшую экономическую деятельность, которая может быть создана инвестициями. В описании должны быть четко разграничены прямые и косвенные эффекты - разделяющие товары и услуги, поставляемые и используемые проектом, и количественные изменения, вызванные изменениями в поведении частного сектора. Оно должно сопровождаться описанием механизмов возникновения этих количественных изменений с учетом возможных последствий в виде перемещения, которое обусловлено сменой места экономической деятельности, вызванного определенными мерами экономической политики.

- *Оценка изменений.* Должен быть проведен анализ того, почему количественные изменения проекта имеют чистую социальную ценность, разделяя значение прямых и косвенных эффектов. Последние могут иметь чистую социальную ценность из-за взаимодействия количественных изменений с рыночными сбоями и неэффективным распределением ресурсов; масштабы и причины любых таких сбоев рынка должны быть тщательно диагностированы и оценены. Чистая социальная ценность может быть обусловлена и соображениями справедливости, которые должны быть четко определены.
- *Прозрачность.* Механизмы, лежащие в основе как количественных изменений, так и их социальной ценности, должны быть ясными и должны объясняться таким образом, чтобы можно было понять ключевые величины на основании несложных расчетов, проведенных даже на скорую руку.
- *Чувствительность.* Анализ должен описывать зависимость количественных эффектов и их оценки от основных предположений об экономической среде.
- *Альтернативы.* Любой проект должен убедительно обосновать, что он обеспечивает наиболее экономически эффективный способ решения основной проблемы, описанной в теории изменений.

Финансирование

Транспортные коридоры могут нести большие социально-экономические выгоды, но и большие затраты. В зависимости от дохода бенефициаров, способности операторов контролировать доступ и качество услуг, некоторые расходы могут быть возмещены за счет сборов с пользователей. Но большая часть стоимости коридоров будет покрываться за счет общих налоговых поступлений (АБР и др. 2018), даже если правительства могут через налоги монетизировать некоторые из более масштабных экономических выгод - таких как увеличение объемов торговли, изменения в землепользовании и создание рабочих мест. Доходы от налогов и сборов с пользователей накапливаются с течением времени, тогда как расходы на проект оплачиваются на стадиях подготовки, разработки и строительства.

Крупные проекты сталкиваются с несоответствием сроков погашения финансирования, что может быть решено путем финансирования из внутренней или международной финансовой системы.¹

Гораздо сложнее обеспечить финансирование трансграничных инвестиций, нежели чисто национальных проектов. Непропорциональное распределение выгод и затрат

¹ Оплата и финансирование (financing и funding), как правило, считаются синонимами, но это не так. Кто оплачивает проект, тот в конечном итоге и платит за него в долгосрочной перспективе, то есть это пользователи и налогоплательщики. Финансирует же проект тот, кто достает деньги, чтобы начать его выстраивать. Например, проект может финансироваться за счет коммерческого долга, который налогоплательщики должны будут со временем погасить.

Вставка 3.4: Синергия транспорта и информационно-коммуникационных технологий

В рамках ОПОП акцентируется синергия между транспортом и ИКТ. Что касается инфраструктуры, то здесь наиболее актуальным является принцип “копай один раз”. Оптико-волоконный кабель размещается вдоль новых автомобильных, железных дорог и электрических сетей, существенно снижая общие инвестиционные затраты. В Соединенных Штатах оценки экономии затрат колеблются в пределах от 25 до 33 процентов, особенно в густонаселенных регионах, где сложность и стоимость строительства самые высокие, и около 15 процентов - в сельской местности. Размещение оптоволоконного кабеля должно быть согласовано со всеми заинтересованными сторонами - во избежание лишних установок. Большие данные и блокчейны способны трансформировать транспортную и логистическую отрасли, а также методы управления и использования коридоров. Традиционные подходы к управлению коридором и мониторингу его работы основаны на сборе данных с помощью дневников поездок, опросов заинтересованных сторон или подробной диагностики одного либо нескольких конкретных компонентов коридора. Традиционные подходы, хотя и полезны, однако часто дают лишь частичное представление - в географическом и временном пространстве.

Аналитика больших данных предлагает новые возможности для оценки операционных возможностей, стратегического планирования и мониторинга окружающей среды. Различные единицы вдоль коридора, такие как краны в портах, автомагистрали, поезда, транспортные средства, суда, отдельные партии груза, контейнеры и телефоны, перевозимые экипажами, все чаще имеют датчики, которые непрерывно передают данные. Наиболее распространенные датчики предоставляют информацию о местонахождении грузов (с помощью GPS или придорожных технологий), скорости движения, длительности остановок, перерывов во время движения и температуры. В сочетании с другими системами, такими как портовые, таможенные и пограничные станции, различные данные могут быть очень информативными относительно работы коридоров.

Сети консорциумов блокчейнов вдоль коридоров ОПОП между производителями, грузоотправителями, операторами портов, таможенными органами и покупателями могут обеспечить надежное подтверждение происхождения и достоверные записи маршрутов и условий транспортировки, таких как температура и влажность во время перевозки скоропортящихся грузов. Наличие подобной достоверной информации, доступной для всех соответствующих сторон, может снизить потребность в физическом осмотре и оформлении документов на границах и обеспечить качество и соответствие продаваемых товаров

создает неравную готовность покрывать расходы. К примеру, если большая часть трафика по коридору приходится на транзитную торговлю, страны извлекают выгоду из коридора только за счет взимаемых ими транзитных тарифов. Это снижает готовность транзитных

Вставка 3.5: Успешное развитие коридора - Вьетнамская национальная магистраль No. 5

Успех транспортных коридоров обусловлен двумя факторами: существенным улучшением доступа к рынкам и дополнительной национальной и субнациональной политикой экономического развития.

Вьетнам создал магистраль NH-5 в 1990-х как 106-километровую дорогу, соединяющую Ханой и порт Хайфон (АБР и др., 2018). Модернизация дороги, финансируемая японской помощью, сократила время транспортировки из Ханоя в Хайфон с пяти часов до двух и удвоила среднюю скорость автомобиля с 24-30 километров в час до 50-60 километров в час.¹

Магистраль NH-5 соединяла четыре существующих промышленных парка, один в Ханое и три в Хайфоне, а после модернизации дорог было создано восемь новых парков. Промышленные кластеры развивались также вдоль магистрали NH-5 для одежды, пищевой промышленности, машиностроения и электроники. Индустриальные парки сосредоточены на “якорных арендаторах”, включая такие мировые бренды, как Canon, Honda и Panasonic. Якорных арендаторов мотивировали - в том числе путем снижения налогов и предоставления налоговых отпусков - приглашать дочерние компании и связываться с местными продавцами и поставщиками (JICA 2008).

Наряду с развитием транспортной инфраструктуры, правительство инвестировало в развитие человеческого капитала и реформировало бизнес-среду, в том числе повысило открытость для ведения торговли. Эти реформы также привлекли прямые иностранные инвестиции - для создания популярных точек вдоль магистрали, которые местные предприятия могут использовать для построения своих цепочек поставок, а также поддержали правовой статус местных частных компаний, что облегчило им сотрудничать с иностранными партнерами. Эти реформы привели к значительному увеличению ПИИ в экономическое развитие вдоль коридора NH-5. Подъездные дороги и модернизация общественного транспорта явились поддержкой для местных фермеров.

С 2000 по 2004, после завершения проекта, количество предприятий в Ханое выросло на 221 процент, а в Хайфоне - на 141 процент. Основной причиной увеличения количества компаний на этой территории явилась хорошая сообщаемость по магистрали NH-5 (JICA 2009).

¹ См. Холлвард-Дримеер и Найар, 2018, где представлены тенденции и последствия углубления взаимосвязей между производственным сектором и сектором услуг - как в “сервисизации” производства.

стран финансировать инвестиции и техническое содержание коридора, что влияет на общую эффективность сети.

Гармонизация и стандартизация

Функциональная совместимость необходима для эффективной и действенной торговли и транспортных потоков. Международные коридоры частично предназначены для уменьшения фрагментации подведомственных, инфраструктурных, процедурных, управленческих и других границ. Функциональной совместимости можно достигнуть путем гармонизации законов, норм, стандартов, практики и институциональных структур - на основе согласованных на международном уровне стандартов. Соглашения о стандартах, например, для железнодорожной инфраструктуры и подвижного рельсового состава, особенно по основным международным коридорам, позволят транспортным средствам и поездам перемещаться через границы без дорогостоящих перевалочных пунктов. Сочетание инвестиций в транспорт и информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) также улучшит управление коридорами (Вставка 3.4). Другие дополнительные реформы экономической политики представлены на примере развития коридора во Вьетнаме (Вставка 3.5).

Совершенствование управления коридорами приведет к сокращению времени доставки товаров на 7 процентов - по экономическому коридору Китай-Монголия-Россия и на 20 процентов - по экономическому коридору Китай-Пакистан (де Суарес и другие, 2018). Связанное с этим изменение торговых издержек будет находиться в пределах от 5 процентов - для экономического коридора Китай-Монголия-Россия до 17 процентов - для экономического коридора Китай-Пакистан. Все остальные коридоры будут располагаться между этими двумя крайними величинами. Выгоды от улучшения управления коридорами меньше для стран, находящихся далеко от коридоров, так как для доставки товаров в конечные пункты назначения используются менее эффективные сегменты транспортной сети (де Суарес и другие, 2018).

Институциональные механизмы

Транснациональный охват коридоров ОПОП придает особую важность координационной роли институтов. Институты определяют цели сотрудничества и взаимодействия, а также задачи, которые каждая сторона должна будет выполнять. ОПОП частично опирается на существующие институциональные механизмы, но, в основном, на двусторонние межгосударственные соглашения и соглашения о финансировании проектов, которые Китай заключил со многими партнерами (Кунака 2018). Многие из двусторонних соглашений составлены в общих чертах, предназначаясь скорее для регистрации политических обязательств, нежели для отражения конкретных мер.

На разных этапах развития институциональные роли и механизмы различаются для сухопутных коридоров ОПОП - начиная от коридора Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма,

который находится на продвинутой концептуальной стадии, заканчивая Евразийским сухопутным мостом, на котором уже работает несколько коммерческих служб (Таблица 3.2).

Формирование “Одного пояса, одного пути” как действительно многосторонней инициативы потребует выхода за рамки двусторонних договоренностей. Для мониторинга и обеспечения выполнения работ существующие двусторонние отношения, которые Китай взрастил и установил, могут быть целесообразными в краткосрочной перспективе, особенно на этапах разработки некоторых коридоров, но неуместными на этапах эксплуатации, прежде всего при смягчении рисков, представленных в Главе 4. Рычаги долгосрочного институционального управления могут выполнять несколько функций, включая институционализацию координационных механизмов, предоставление платформы для публичной информации и прозрачности, а также улучшение стандартов.

3.3 СТИМУЛИРОВАНИЕ УЧАСТИЯ ЧАСТНОГО СЕКТОРА

До настоящего времени ОПОП управлялись преимущественно китайскими государственными банками и государственными предприятиями (ГП) с ограниченным участием частного сектора (Кадер и другие, 2019). ГП центрального подчинения участвовали в 3,116 проектах ОПОП.² На их долю приходится 50 процентов

Таблица 3.2: Институциональные функции и механизмы для коридоров ОПОП

Формальные правила	Межгосударственные соглашения для разработки конкретных сегментов сети <i>Пример: Китай-Центральная Азия-Западная Азия</i>	Реформы экономической политики для достижения элементов сети согласованных целей (экономических, социальных или политических) <i>Пример: Китай-Монголия-Россия</i>	Финансовое закрытие для определенных <i>Пример: Евразийский Пакистанский экономический коридор</i>	Целевые решения для конкретных сегментов рынка <i>Пример: Евразийский Сухопутный мост</i>
Правила и нормы	Приверженность на высшем уровне совместной разработке взаимосвязанной сети	Определение общих целей экономической политики <i>Пример: Китай - Индокитай</i>	Скрининг и расстановка приоритетов проектов	Рыночные испытания и роуд-шоу
Нормы	Концептуальное определение сети <i>Пример: Коридор Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма</i>	Определение принципов сотрудничества	Определение механизмов финансирования	Определение потенциальных рынков

Источник: Кунака 2018.

² Госкомиссия по надзору и управлению активами, 30 октября 2018.

инфраструктурных проектов, которые уже реализуются либо планируются, и 70 процентов контрактной стоимости этих проектов.³ Государственные банки, политически или коммерчески ориентированные, на сегодняшний день финансируют большинство проектов ОПОП (Делойт 2018, стр. 6). И по всей видимости, финансируемые Китаем проекты отдаются китайским компаниям, в основном государственным предприятиям.

Участие частного сектора в проектах ОПОП через государственно-частные партнерства (ГЧП) может содействовать созданию доступной и высококачественной инфраструктуры посредством трех основных способов (Таглиони и Гурара, 2018). Во-первых, это может улучшить отбор проектов и внести вклад в инновационные решения. Опытные частные компании могут выявлять потребности в инфраструктуре и предлагать инновационные идеи для их удовлетворения, которые могут быть реализованы с помощью конкурентных, прозрачных и в конечном итоге открытых для новых идей конкурсных торгов (Всемирный банк, 2017а). Во-вторых, там, где система стимулирования хорошо согласована, скажем, путем привязки доходов частного оператора к набору ранее согласованных показателей эффективности, участие частного сектора повышает эффективность работы. В-третьих, в тех случаях, когда привлекается частный капитал и происходит взимание пользовательских сборов, благодаря участию частного сектора уменьшается необходимость правительственного финансирования. В случаях, когда пользовательские сборы не взимаются, участие частного сектора уменьшает лишь немедленные потребности правительства в финансировании, потому что в долгосрочной перспективе стоимость проекта должна покрываться налогоплательщиками.

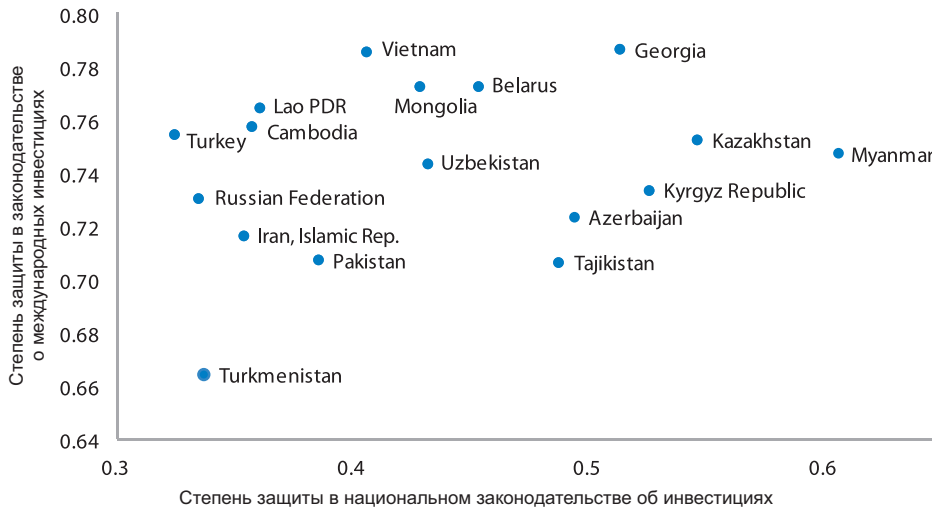
Но участие частного сектора в инфраструктурных проектах не является панацеей. Необходимо контролировать ожидания относительно доли инфраструктурных проектов, которые могут быть реализованы через ГЧП, относительно стоимости подготовки и осуществления проектов ГЧП, а также относительно того, насколько они могут сократить потребности в государственном финансировании (Лейгранд, 2018). При участии частного сектора в проектах в Восточной Европе и Центральной Азии в 2018 на частный капитал приходилось 70 процентов инвестиций в инфраструктуру и лишь 55 процентов в Восточной Азии и Тихоокеанском регионе. Остальная часть финансирования была предоставлена правительствами или их государственными банками, а также донорами и многосторонними банками развития (Всемирный банк, с).⁴

Участие частного сектора не ограничивается инфраструктурными проектами. Потенциальные выгоды от реализации проектов ОПОП могут быть увеличены благодаря активному частному сектору, использующему преимущества улучшенной

³ <http://finance.people.com.cn/n1/2018/1031/c1004-30372215.html>.

⁴ Эти цифры основаны на 198 проектах (информация о финансировании которых была доступна) с инвестициями на общую сумму 45.7 млрд. долларов США. Информация относительно большинства проектов в Китае, включая мегапроекты, не была доступна.

Диаграмма 3.4: Степень защиты в национальных законах об инвестициях и международных инвестиционных соглашениях в 17 странах коридоров ОПОП



Источник: Кхер и Тран, 2018.

Примечание: Результаты нормированы по шкале 0-1, где 1 - самая высокая защита. Четыре страны не имеют национального закона об инвестициях - Малайзия, Сингапур, Шри-Ланка и Таиланд.

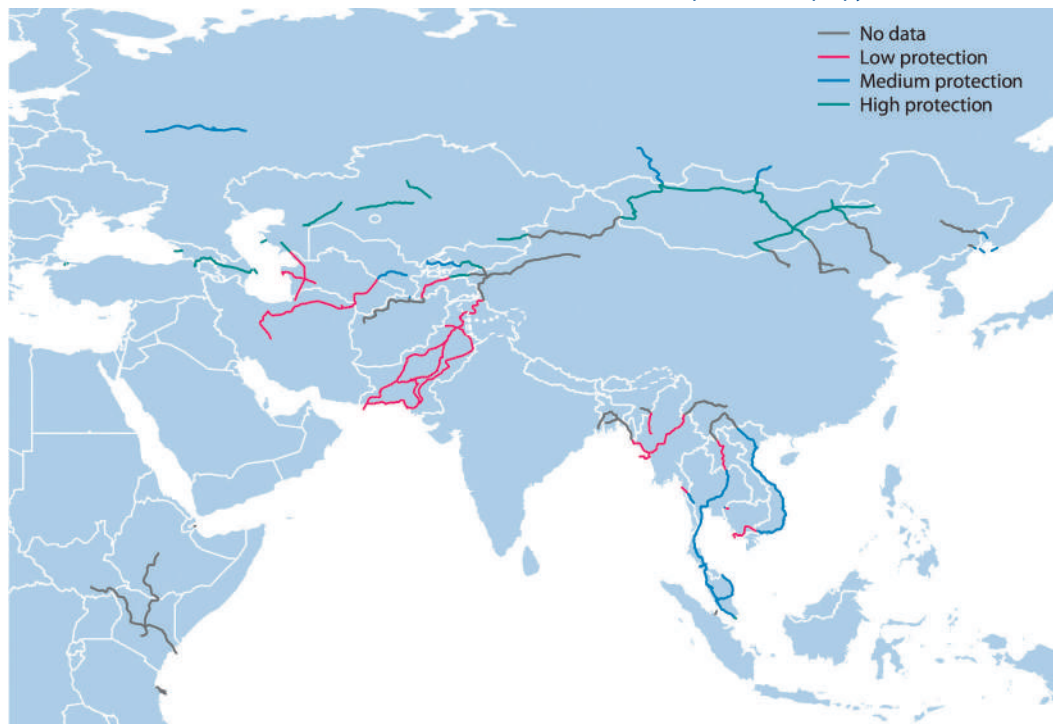
инфраструктуры и сниженных торговых расходов. Чтобы увеличить участие частного сектора в проектах ОПОП, странам необходимо провести дополнительные реформы для улучшения делового и инвестиционного климата, с которым сталкиваются потенциальные инвесторы (подробно описано ниже).

Усиление правовой защиты инвестиций

Инфраструктурные проекты, как правило, являются крупномасштабными, капиталоемкими и с длительными сроками разработки и, таким образом, представляют высокий риск для инвесторов, которые также особенно уязвимы к политическим и нормативным изменениям, способным подорвать рентабельность (ОЭСР 2015). Инвесторам необходимо будет маневрировать между различными законами и нормативами страны, правовыми традициями и судебными системами различной эффективности и возможностей. Отсюда проистекает необходимость для стран ОПОП укреплять правовую защиту инвестиций посредством односторонних и скоординированных реформ.

Принимающие страны могут обеспечить предсказуемость, ограничив произвольное вмешательство правительства и позволив разрешение споров и компенсацию в случае нарушения обязательств. Имеют значение как юридические правила (де-юре), так и их применение (де-факто). Хотя защита инвестиций определяется множеством правовых и нормативных инструментов, национальные законы об инвестициях и международные инвестиционные соглашения являются наиболее стандартными правовыми инструментами. Кхер и Тран (2018) рассматривают эти законы и соглашения в 21 стране

Диаграмма 3.5: Степень защиты инвестиций в международных инвестиционных соглашениях по отдельным железнодорожным маршрутам ОПОП



Источник: Кхер и Тран 2018.

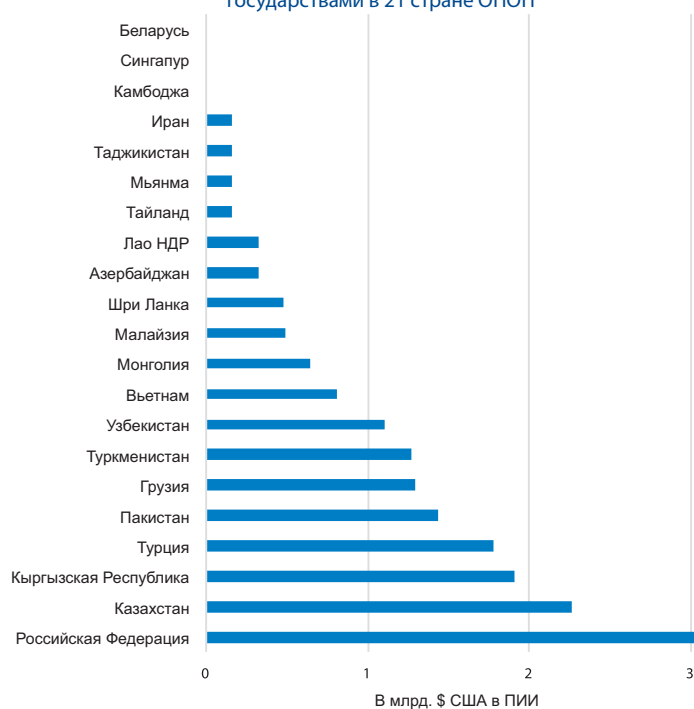
ОПОП вдоль шести сухопутных коридоров.⁵ Различия между странами обусловлены как разницей в отношении стандартов, так и наличием механизмов правовой защиты (Диаграмма 3.4). Защита посредством международных инвестиционных соглашений, в свою очередь, может быть слабой, поскольку сеть партнеров ОПОП невелика. Во всех проанализированных законах об инвестициях неизменно выделяется одна тенденция - низкие показатели прозрачности.

Различия между странами имеют значение, потому как многие проекты ОПОП по обеспечению связности стран, пересекаются с различными правовыми системами. Инвестор сталкивается с иной нормативно-правовой базой, если его проект связан с пересечением границы: это становится проблемой, поскольку означает разную степень защиты инвестиций в странах, расположенных вдоль единого коридора.

Это относится, по крайней мере, к нескольким железнодорожным маршрутам (Диаграмма 3.5). Естественно, защита инвестиций сильна настолько, насколько она сильна в самой слабой стране.

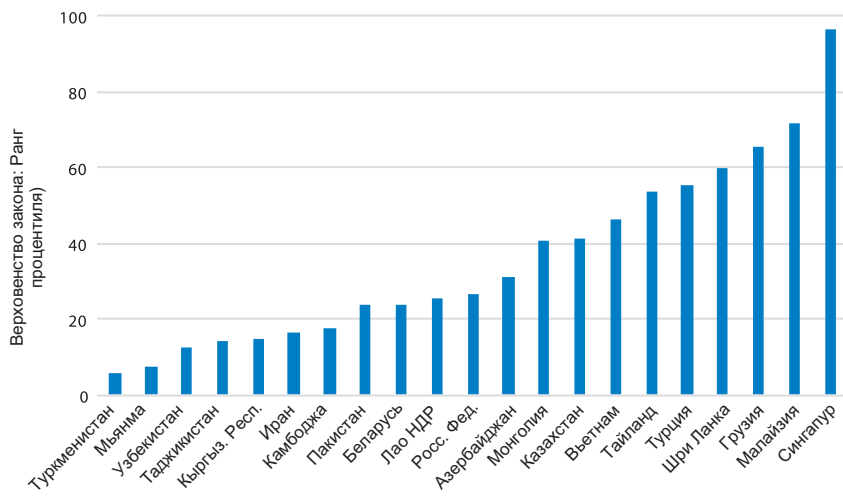
⁵ Включая 17 местных законов об инвестициях и 648 МИС, которые включают 616 двусторонних инвестиционных договоров и 32 соглашения с главами относительно инвестиций.

Диаграмма 3.6 а: Спорные разбирательства между инвесторами и государствами в 21 стране ОПОП



Источник: Кхер и Тран (2018), на основе ЮНКТАД Навигатор по урегулированию инвестиционных споров (<http://investmentpolicyhub.unctad.org/ISDS>).

Диаграмма 3.6 б: Индекс верховенства закона в 21 стране коридора ОПОП (процентильный рейтинг Индекса)



Источник: Кхер и Тран (2018), на основе Индикаторов мирового управления Всемирного банка. <http://info.worldbank.org/governance/wgi/#reports>

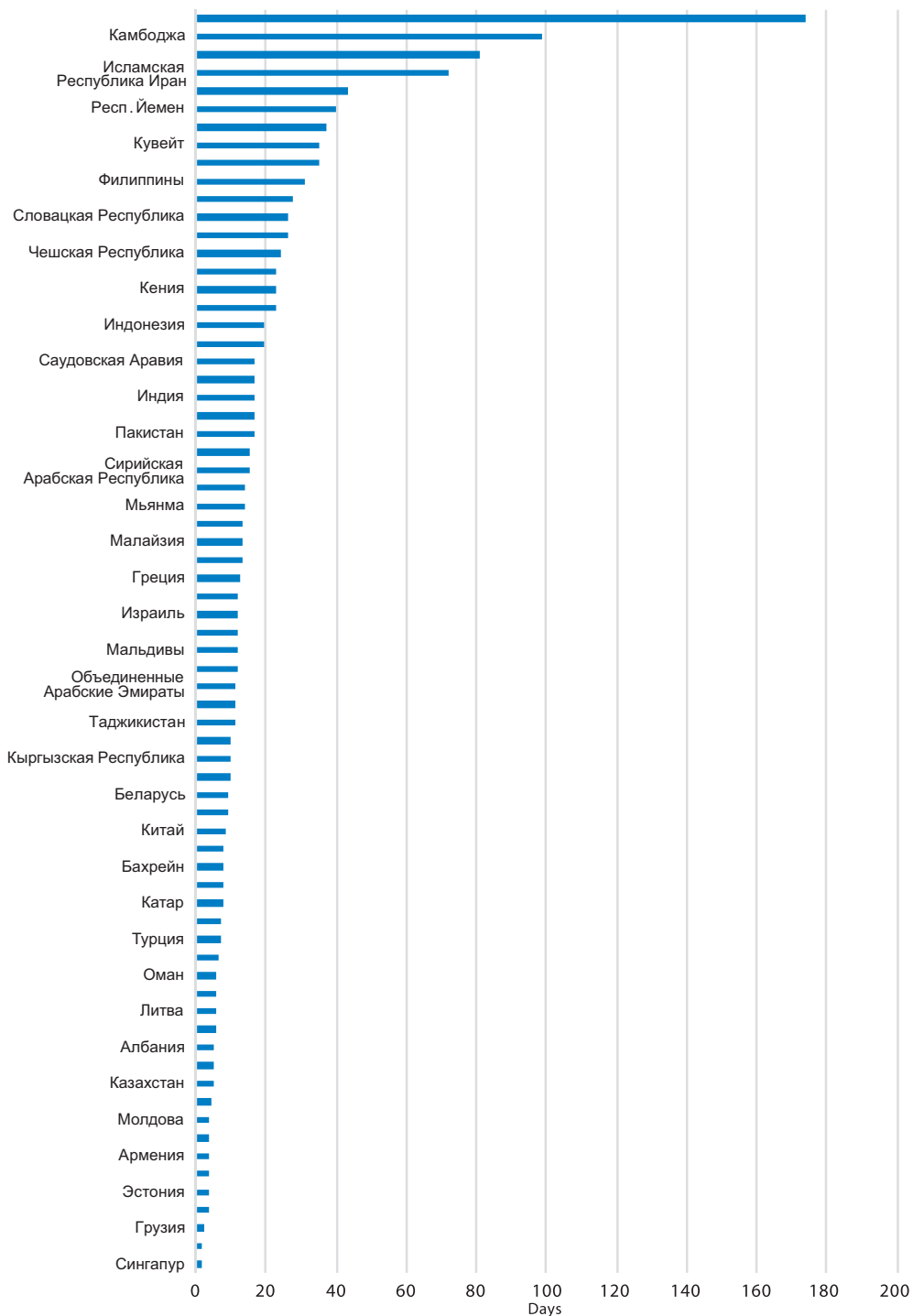
Примечание: Данный Индекс отражает представления о судах, независимости судей, качестве исполнения контрактов, справедливости и скорости судебного процесса, защите прав на собственность

Без эффективного правоприменения юридические положения де-юре представляют собой лишь обещания на бумаге. Страны коридора ОПОП различаются по силе своей судебной системы и вовлеченности в споры между инвесторами и государством (Диаграмма 3.6). Большинство спорных дел касается сферы коммунальных услуг и горнодобывающей промышленности. Внушительное количество дел связаны с электроснабжением, газоснабжением, пароснабжением и обеспечением кондиционирования воздуха, с последующей добычей сырой нефти и природного газа. Большинство случаев основано на предполагаемых нарушениях основных стандартов защиты (Эчанди 2018). Большинство публично раскрытых дел, в которых участвовал инвестор, было основано на нарушении справедливого и равноправного отношения, за которым непосредственно следовала косвенная экспроприация (Кхер и Тран 2018).

Доступ к эффективным механизмам предотвращения и урегулирования споров может улучшить общий уровень правоприменения в странах коридора “Одного пояса, одного пути”, учитывая, что ОПОП может породить широкий спектр споров между частными предприятиями (включая физических лиц), между инвестором и государством и между государствами. Был изучен ряд инициатив по механизмам урегулирования споров, связанных с инвестициями в рамках ОПОП, которые в основном касались коммерческого арбитража. Так, в Китае есть два международных коммерческих суда, занимающихся коммерческими спорами, связанными с ОПОП, и ожидается, что Международный коммерческий экспертный комитет предоставит экспертные знания в области медиации, арбитража и судебных разбирательств. Различные варианты разрешения споров рассматриваются и в других странах. К примеру, находящийся в Лахоре Центр международных инвестиций и коммерческого арбитража подписал Меморандум о взаимопонимании с Арбитражной комиссией Ханчжоу - чтобы служить в качестве арбитражного центра для споров, возникающих в Экономическом коридоре Китай-Пакистан. Аналогичным образом в 2015 был создан Совместный Арбитражный центр между Китаем и Африкой - для разрешения инвестиционных споров между китайскими и африканскими субъектами.

Несмотря на усилия, необходимо больше ясности в механизмах урегулирования споров, доступных для инвесторов в странах ОПОП. Есть ли необходимость в создании нового комплексного механизма? А может должна быть большая последовательность и гармонизация уже имеющихся механизмов? Поскольку страны ОПОП продолжают изучать варианты, механизмы разрешения споров должны быть надежными, эффективными, подходящими для инвесторов и признанными на международном уровне. Сохраняется противоречие между преимуществами комплексных механизмов и свободой выбора для судов, форумов, процессуальных норм, законов и языков.

Диаграмма 3.7: Количество дней, необходимое для открытия бизнеса в странах ОПОП



Источник: Всемирный банк, данные Doing Business 2019.

Вставка 3.6: Особые экономические зоны в странах “Одного пояса, одного пути”

Согласно данным Министерства торговли Китая (МТК), по состоянию на октябрь 2017 китайские предприятия 99 китайских заморских зон создали 75 ОЭЗ, названных Заморскими зонами экономического и торгового сотрудничества (ЗЗЭТС), в 24 странах ОПОП. В этих зонах было зарегистрировано 3,412 предприятий или 78 процентов предприятий всех китайских заморских зон. Согласно МТК, в сентябре 2016 общий объем инвестиций в 56 ЗЗЭТС в странах ОПОП составил 18.6 млрд долларов США, сумма продукции достигла 50.7 млрд долларов США, было создано 177,000 рабочих мест, а сумма выплаченных налогов в принимающих странах достигла 1.1 млрд долларов США. Зоны в принимающей стране открыты для инвесторов и из других стран.

До сих пор производительность в этих зонах была неоднозначной. В некоторых из них показатели эффективности высокие. Среди таких Индустриальный парк Лонг-Цзян (Вьетнам), Сино-Тайский индустриальный парк Районг (Таиланд), Новый индустриальный город Караванг (Индонезия), Китайско-египетская Суэцкая зона экономического и торгового сотрудничества TEDA (Египет) и Центральная Европейская зона торгово-логистического сотрудничества (Венгрия). Общим фактором является прочная инфраструктура и надежная связность в зонах и прилегающих к ним регионах. Так, Индустриальный парк Лонг-Цзян находится всего в 50 км от центра города Хошимин, морского порта Сайгон и морского порта Хип-Фуок, а также примерно в 35 км от порта Бурбон, удобно соединенных через недавно построенную скоростную автомагистраль от города Хошимин до Трунг Луонга. Сино-тайский Индустриальный парк Районг располагается недалеко от столицы Таиланда Бангкока и глубоководного порта Лаем Чабанг. Суэцкая зона TEDA - в 120 километрах от столицы Каира и всего в 2 километрах от самого современного порта Египта, порта Сохна, обеспечивающего легкий доступ к 170 портам мира. Другими ключевыми факторами являются стабильная и благоприятная макросреда, грамотное планирование и промышленное позиционирование на основе местных сравнительных преимуществ, наличие навыков и ориентированная на рынок жизнеспособная бизнес-модель.

Пробуксовывающие зоны сталкиваются с проблемами плохой связности инфраструктуры, рискованной макроэкономической и деловой среды, отсутствием готовности правительств принимающих стран оказывать поддержку, нехваткой навыков, трудностями в привлечении капитала, а также отсутствием опыта работы и жизнеспособной бизнес-модели. Китайско-Лаосская зона экономического сотрудничества Мохан-Ботен страдает от нехватки навыков, особенно в области управления зонами, частично из-за плохой макроэкономической среды в Лаосской Народно-Демократической Республике, затрудняющей привлечение и удержание профессиональных кадров. Китайско-Казахстанскому Центру международного приграничного сотрудничества Хоргос также потребовалось много времени, чтобы начать работы - из-за культурных пробелов, нехватки потенциала, а также отсутствия четкой бизнес-модели.

Поддержка развития частного сектора

Страны коридора “Одного пояса, одного пути” весьма неоднородны в нормативно-правовой поле, предоставляемом ими своим частным компаниям. Сингапур и Гонконг САР (Китай) получили 84 и 85 баллов из 100 по рейтингу индекса легкости ведения бизнеса, в то время как 19 других стран ОПОП - менее 60 баллов. На то, чтобы начать бизнес в Сингапуре и САР Гонконг (Китай) требуется 1.5 дней, в Камбодже на это уходит 99, а в Лаосской Народно-Демократической Республике - 174 дня (Диаграмма 3.7).

Среди мер, предпринимаемых странами ОПОП для улучшения своего инвестиционного климата и эффективности деятельности частного сектора, особое внимание уделяется особым экономическим зонам (ОЭЗ), включая индустриальные парки и т.п. (Вставка 3.6). Несмотря на такие громкие успешные истории, как в Китае, эффект ОЭЗ явно не однозначен. Инвестиции в инфраструктуру, связанные с ОЭЗ, в некоторых странах превратились в тяжелое финансовое бремя, повлекшее за собой неспособность привлечь инвесторов и наградившее их “белыми слонами”. В ряде случаев инвесторы использовали ОЭЗ для того, чтобы воспользоваться налоговыми льготами, не обеспечивая при этом существенной занятости или доходов от экспорта. Во многих историях успеха ОЭЗ они прошли в начале пилотную стадию, прежде чем были широко внедрены в экономику; в условиях отсутствия политической воли для проведения реформ ОЭЗ стали второй наилучшей среды и “клапанами давления” для поглощения избыточного труда (Фароле 2017). Опыт ОЭЗ в странах ОПОП помогает выявить факторы, способствующие успешному экспериментов в данном направлении.

3.4 СТИМУЛИРОВАНИЕ ИНКЛЮЗИВНОСТИ

Снижение торговых расходов приведет к совокупному росту благосостояния за счет перераспределения ресурсов между секторами и компаниями и пространственной концентрации экономической активности в странах ОПОП. Эти эффекты могут быть связаны с растущим экономическим и пространственным неравенством, поскольку рабочая сила не очень мобильна и медленно приспосабливается к новым возможностям. Подобная неподвижность или медленная адаптация требуют дополнительных мер экономической политики, стимулирующих инклюзивность.

Перемещение рабочей силы и меры по ускорению корректировок

Сокращение торговых расходов влечет за собой необходимость корректировки затрат, особенно в краткосрочной и средней перспективе. Эти затраты могут возникнуть из-за усиления конкуренции со стороны китайских товаров, способных бросать вызов местным отраслям. Но экспортный сектор в странах ОПОП, извлекающий выгоду из улучшенного доступа к обширному рынку Китая, может смягчить подобные последствия.

Бастос (2018) использует подробные данные о двусторонней торговле за период 1995-2015 для оценки степени подверженности стран коридора торговым шокам со стороны Китая. Это влияние весьма неоднородно в разных странах коридора. Воздействие конкуренции со стороны Китая выше в САР Гонконг (Китай), Индонезии, Малайзии, Филиппинах, Таиланде и Вьетнаме. На эти страны приходится относительно большая доля импорта из Китая, и они имеют структуру экспорта и производства, аналогичную китайским. Дальнейшая интеграция с Китаем, по всей вероятности, создаст более сильное конкурентное давление на рынках конечных товаров. Некоторые другие страны коридора слабо подвержены шокам конкуренции, ассоциируемым с дальнейшей интеграцией с Китаем. В импорте таких стран как Бангладеш, Исламская Республика Иран, Кыргызская Республика, Монголия, Мьянма, Таджикистан и Тимор-Лешти, Китай составляет значительную долю, но конкуренция с китайским импортом на их собственных рынках слаба, и структура их экспорта существенно отличается от китайской.

В целом по странам коридоров ОПОП общее перемещение, по сравнению с прогнозируемым на 2030 базовым уровнем, составляет около 12 млн человек, или 0.48 процентов от базового уровня рабочей силы (Таблица 3.3) (Малишевска и ван дер Менсбрюгге, 2018). Это относительно небольшое число, отражающее допущение, что Инициатива будет иметь переходный этап. Ожидается, что Восточная Азия и Тихоокеанский регион потеряют около 800,000 рабочих мест в сельском хозяйстве, а Южная Азия наоборот приобретет более 4 миллионов работников в сфере сельского хозяйства. Прогнозируется, что в Восточной Азии и Тихоокеанском регионе 0.9 процентов рабочей силы сменят работу, далее следует Африка к югу от Сахары, где этот показатель составит 0.6 процентов, Ближний Восток и Северная Африка – 0.5 процентов. В странах коридора “Одного пояса, одного пути” чистая потеря рабочих мест в сельском хозяйстве к 2030 может составить почти 0.8 млн относительно базового уровня. Большая часть этих потерь будет приходиться на Китай, хотя другие страны, такие как Малайзия и Таиланд, также столкнутся с потерей занятости в сельском хозяйстве. В Бангладеш, Индии и Пакистане предполагается значительное увеличение занятости в сельском хозяйстве, как и в Кении и Танзании.

Таблица 3.3: Перемещение рабочей силы

	Сельское хоз-во (тысяч)		Всего перемещение (тысяч)	Процент рабочей силы
	Перемещены-	Перемещены+		
Все страны мира	-822	6,142	14,000	0.36
Страны ОПОП	-822	5,075	11,966	0.48
Страны, не входящие в ОПОП	0	1,067	2,033	0.15

Источник: Малишевска и ван дер Менсбрюггер 2019.

Страны коридора, в большей степени подверженные конкуренции, должны учитывать, справятся ли их социальная политика с затратами на корректировку, связанными со сменой людьми рода занятий, сферы деятельности и регионов, обусловленной потрясениями от конкуренции в конкретных секторах и торговым спросом.

В странах, больше подверженных конкуренции со стороны китайских компаний, вероятно, будет больше перемещенной рабочей силы, и, следовательно, потребуется справляться с более существенными затратами на корректировку. Нет единой стратегии, как справляться с затратами на корректировку, вызванными торговлей (МВФ, Всемирный банк и ВТО, 2017). Оптимальные меры зависят от степени шока, а также от особенностей страны и начальных условий. Например, содействие географической мобильности может быть особенно важным в более крупных странах или странах, в которых подобная мобильность была исторически низкой. Общие инклюзивные меры экономической политики, в частности, в области социального обеспечения и занятости, включая образование и обучение, являются возможными вариантами. Хорошо продуманная кредитная, жилищная и привязанная к местности политика также может облегчить корректировку. Программы корректировки, разработанные конкретно для торгового сектора, могут играть дополнительную роль.

Территориальное неравенство и мобильность рабочей силы

Территориальное неравенство ставит под угрозу инвестиции и реформы экономической политики, которые воспринимаются как источник неравенства. В частности, низкая мобильность рабочей силы может усугубить пространственные различия в доходах. Данный раздел посвящен отдельным странам Центральной Азии, в первую очередь из-за доступности данных, однако затрагиваемые вопросы являются характерными для стран коридора “Одного пояса, одного пути”. Наибольшее пространственное воздействие от инвестиций ОПОП, вероятно, будет в Центральной Азии (включая Казахстан, Кыргызскую Республику и Таджикистан), Южной Азии (Пакистан) и странах Африки к югу от Сахары (Кения и Танзания), которые являются относительно небольшими экономиками в регионах, исторически отключенными от мировых рынков и имеющими низкую мобильность рабочей силы. Но даже обладающие лучшей связностью страны Восточной Азии, такие как Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Таиланд и Вьетнам, имеют отсталые густонаселенные регионы.

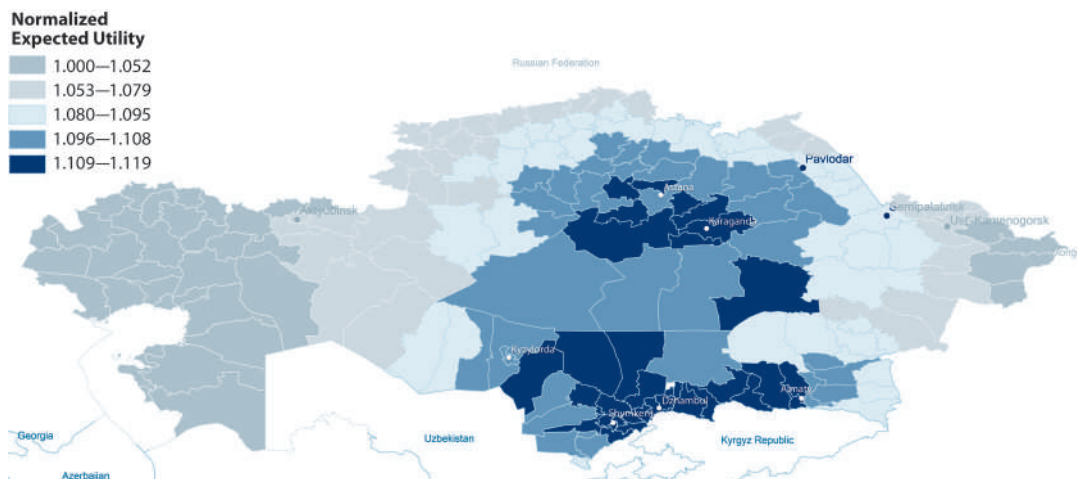
Как в Казахстане, так и в Узбекистане пространственное неравенство в благосостоянии уменьшается с сокращением издержек, связанных с внутренней миграцией (Лолл и Лебранд, 2019). Общее благосостояние увеличивается по мере сокращения издержек, связанных с миграцией, подчеркивая преимущества большей мобильности рабочей силы для сокращения пространственного неравенства и улучшения общего благосостояния.

В Казахстане люди на периферии находятся в гораздо менее выгодных условиях, поскольку их доступ к местам с высокими возможностями в будущем более ограничен,

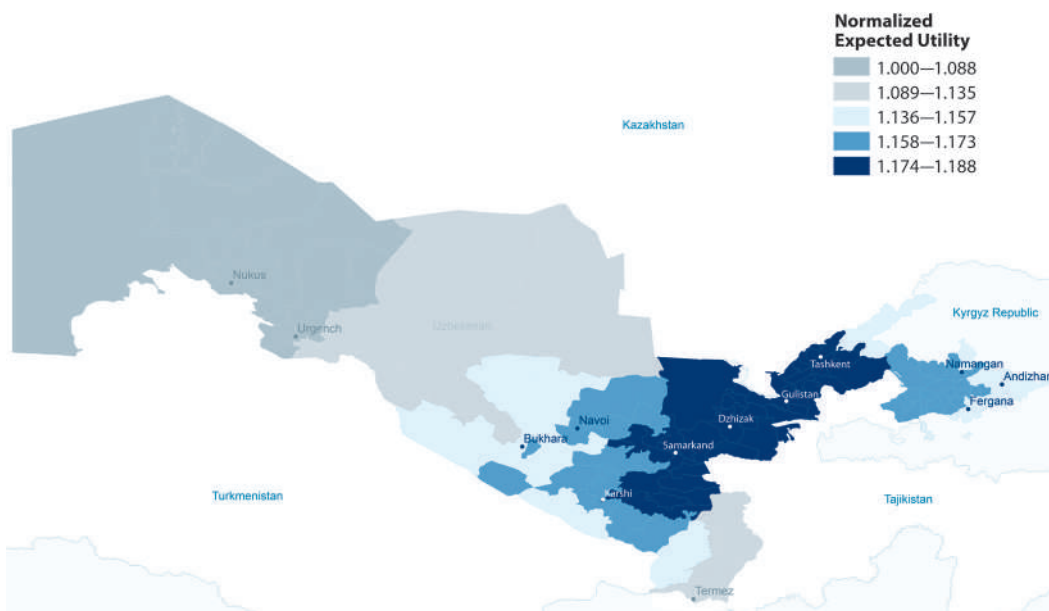
чем доступ проживающих вблизи от основных городских центров - Алматы, Астаны, Джамбула, Караганды и Шымкента (Диаграмма 3.8а). Ожидается, что в этих городских местностях польза от будущих возможностей будет на 12 процентов выше, чем на периферии. Только около 2 процентов населения перемещается между регионами в течение определенного года, что намного ниже, чем в таких странах континентального масштаба, как Соединенные Штаты (где перемещаются 11 процентов) и Канада (14

Диаграмма 3.8: Ограничения мобильности рабочей силы как риски к усугублению пространственного неравенства и сокращению возможностей

а. Казахстан



б. Узбекистан



Источник: Лолл и Лебранд, 2019.

процентов). Более активная внутренняя мобильность могла бы уменьшить разрыв между более изолированными местностями и регионами, имеющими лучшую связность.

В Узбекистане люди, проживающие в западных регионах и имеющие ограниченный доступ к местам с высокими возможностями в будущем, получают гораздо меньшую выгоду, чем проживающие в восточных регионах. Ожидаемая польза от будущих возможностей на 20 процентов выше в центре страны - в Джизахе, Самарканде, Сырдарье, Сурксандарье и Ташкенте (Диаграмма 3.8б). Будь ограничения мобильности намного ниже, этот разрыв уменьшился бы на две трети. Дополнительная поддержка для людей, живущих в самых изолированных местах, может компенсировать им более ограниченный доступ к будущим экономическим возможностям.

Возможно, потребуется пересмотреть два комплекса вопросов, чтобы помочь решить проблему с пространственной мобильностью рабочей силы. Во-первых, это системы прописки в Центральной Азии, часто называемые “внутренними паспортными требованиями”, в сочетании со строгими правилами для места жительства, где человек официально зарегистрирован. Эти системы имеют долгую историю в регионе, даже задолго до ограничительной советской системы. С момента обретения независимости требования прописки использовались для ограничения внутренней миграции, особенно для замедления миграции в Ашхабад и Ташкент. Но даже более мягким требованиям в Казахстане и Кыргызской Республике присуща большая степень ограничений, по сравнению с мировыми стандартами. Большая часть населения живет в городских местностях без регистрации. Но в большинстве случаев лица, проживающие в городе без прописки, не могут там официально работать и не имеют права пользоваться большинством государственных услуг, включая здравоохранение и государственное образование. Даже требования иметь временную прописки, применяемые в некоторых странах, суживают возможности трудоустройства и предоставляют лишь ограниченное разрешение пользоваться государственными услугами.

Во-вторых, высокие и быстро растущие цены на жилье (как в Алматы и Астане) и отсутствие арендного жилья затрудняют переселение мигрантов в города. По причине же ограниченности прав на землю и собственность потенциальным мигрантам трудно продавать активы в регионах своего проживания.

Другие территориальные меры

Города-хабы могут извлечь выгоду из увеличения рыночного потенциала, но неудачи в области инвестирования и координации политики могут уменьшить эти возможности. Города, которые могут получить выгоду от расширения доступа к рынкам, нуждаются в экономической политике, мобилизующей местную экономику и инвестиции, что расширяет предоставление и качество общественных товаров и услуг для растущего населения.

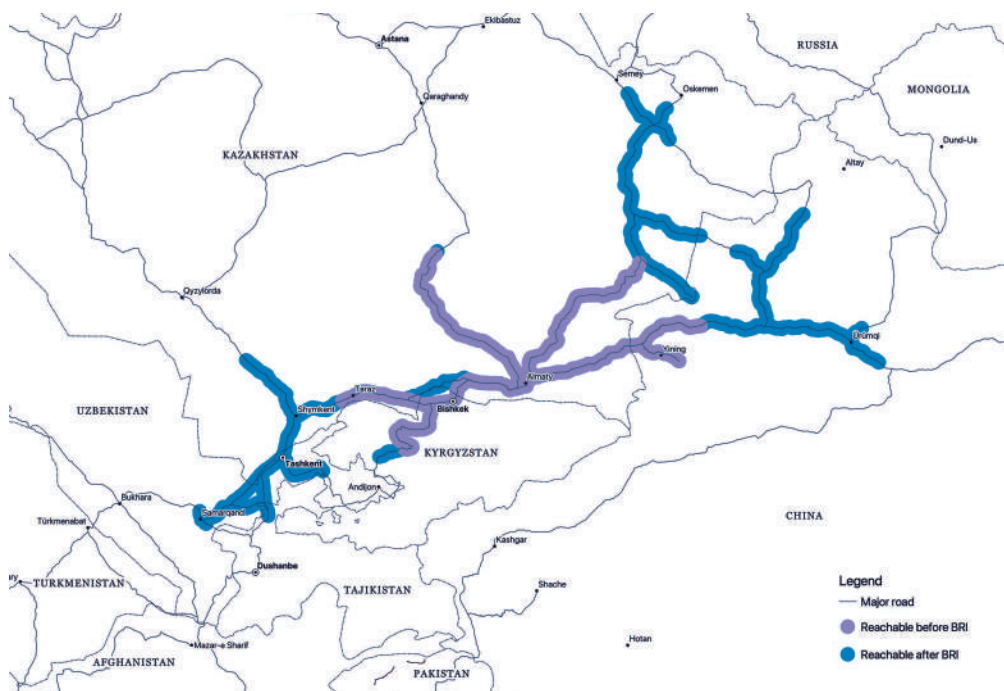
Город и область Алматы имеют удачное расположение, позволяющее воспользоваться преимуществами улучшения связности, достигаемой проектами ОПОП (Диаграмма 3.9а) (Лолл и Лебранд, 2019; Рид и Трубецкой, 2019). Бишкек, Шымкент, Ташкент и Урумчи (с общим населением более 8 миллионов человек) окажутся в 10 часах езды от Алматы

Диаграмма 3.9: Влияние транспортных инвестиций ОПОП на Алматы

а. Расчетный экономический эффект от общего повышения стоимости земель



б. Расстояние, преодолеваемое от Алматы за 10 часов - до начала (фиолетовый) и после (синий) реализации Инициативы ОПОП



Источник: Моделирование выполнено Всемирным банком.

(Диаграмма 3.9б). Но превращение этого потенциала в осязаемые выгоды требует скоординированных мер по решению сохраняющихся национальных и местных проблем и пересмотра стратегии развития города. Алматы готов к тому, чтобы воспользоваться ситуацией с неожиданным увеличением доходов, которые несут в себе проекты ОПОП, но город и регион должны будут устранить существенные ограничения, в первую очередь, для размещения растущего населения (Гуха и Сиваев, 2018). Город приближается к пределам своего роста, а земли, доступной для новых освоений, мало.⁶

Проблема заключается в создании экономических возможностей для мигрантов и обеспечении наличия у них необходимых навыков. Много дополнительных трудовых ресурсов может быть задействовано в сферах торговли, местных услуг и туризме (пока очень небольшая отрасль), но производство и логистика также могут быть источником занятости для людей, имеющих среднюю квалификацию. В промышленной зоне планируется на экспериментальной основе создать учебный центр, который позволит компаниям, работающим в этой зоне, повышать квалификацию сотрудников и напрямую связываться с местными учебными заведениями. Это должно принести пользу растущему населению города и открыть возможности для конкурентоспособности городов.

Однако ограниченные возможности субнациональных правительств и сбои в координации внутри правительства ограничивают реакцию на местах на инициативы ОПОП. В Казахстане правительство Алматинской области сильно ограничено в самостоятельных действиях - без поддержки национального правительства - по подготовке к проектам ОПОП. На регионы Казахстана приходится 48 процентов государственных расходов – это один из самых высоких показателей в мире. Что в основном обусловлено их огромными обязанностями в предоставлении услуг, включая здравоохранение и образование. На практике, по части капиталовложений, регионы и местные органы власти в значительной степени зависят от национального правительства. И несмотря на то, что Алматы является самым богатым регионом в стране, для более масштабных мероприятий, таких как строительство промышленной зоны и объездной дороги, он по-прежнему зависит от национального правительства.

Дополнительные меры экономической политики и инвестиции предоставят возможность городам и субнациональным центрам-хабам получать выгоду от инвестиций ОПОП:

- *Инвестиции в отрасль логистики.* Крупные инвестиции в транспортную отрасль конкретного города и вокруг него могут содействовать его превращению в местный транспортно-логистический узел. Но для того, чтобы это произошло эффективно и результативно, необходимы целевые инвестиции и модернизация логистической цепочки поставок.

⁶ Согласно интервью с представителями казахстанского инвестиционного агентства, которые провели исследование неосвоенных участков в городе.

- *Политика землепользования и права на собственность.* Эффективная система регистрации земли и регулирования землепользования, а также современный кадастр являются предпосылками для хорошо функционирующего рынка городской земли - как для стимулирования инвестиций, так и обеспечения местной рабочей силы. Ограничения на рынке земли могут также включать ограничения на иностранное владение.
- *Улучшения инфраструктуры и коммунальных услуг.* Приток населения, обусловленный транспортными инвестициями, оказывает давление на местную инфраструктуру и коммунальные услуги. Чтобы помочь справиться с этим, местные органы власти могут направлять инвестиции в местные транспортные сети и проводить политику, направленную на повышение доступности жилья, такую как налоговые льготы для строительства доступной недвижимости и сокращение ограничений зонирования жилых районов.
- *Программы развития навыков и развития малого и среднего предпринимательства.* Инвестирование в местный человеческий капитал помогает привлекать новые инвестиции и обслуживать существующие. Оказывая поддержку местному малому и среднему предпринимательству в развитии бизнеса и обеспечивая доступ к финансам, местные органы власти могут расширить и укрепить цепочки поставок для более крупных местных инвестиций.
- *Привлечение инвестиций и использование якорных арендаторов.* Органы местного самоуправления могут участвовать в активном привлечении инвестиций, особенно сосредотачиваясь на якорных арендаторах в развивающихся зонах, выстраивая долгосрочные отношения с брендовыми торговыми марками для привлечения дальнейших инвестиций.

ГЛАВА 4

Управление рисками

Проекты ОПОП несут в себе риски, присущие крупномасштабным инфраструктурным проектам, которые усиливаются из-за слабости внутренних институтов и слабых экономических основ во многих странах-участницах.

Исходя из масштаба инвестиций ОПОП, фискальные риски являются одними из самых серьезных для стран и инвесторов, особенно для стран с высоким бременем задолженности. Условия финансирования должны быть четкими, прозрачными, понятными и в контексте фискальных рамок, соответствующих международным стандартам. Риски управления в инфраструктурных проектах также высоки и даже выше в масштабах проектов многих инвестиций ОПОП. Открытые и прозрачные государственные закупки, включая соответствующие функции аудита и целостности, а также меры, направленные на повышение гражданской ответственности, имеют основополагающее значение для успеха этих проектов.

ОПОП также окажет влияние на местное население и окружающую среду. Загрязнение, вырубка лесов и ухудшение состояния окружающей среды могут идти рука об руку с позитивными последствиями ускорения экономического роста и увеличения объемов торговли. Правительства должны стратегически подойти к вопросу о том, как смягчить потенциальные негативные воздействия, одновременно предпринимая меры, направленные на то, чтобы сделать инфраструктуру более зеленой и менее интрузивной.

4.1 УПРАВЛЕНИЕ ФИСКАЛЬНЫМИ РИСКАМИ

Фискальные риски

Инвестиции в рамках Инициативы “Один пояс, один путь”, информация о которых поступает из новостных публикаций, китайских ведомств и других источников 70 стран ОПОП, за исключением Китая, составляют 575 млрд. долларов США (Глава 1). Эта сумма включает в себя не только транспортные проекты, но и все проекты, находящиеся в стадии эксплуатации, реализации или планирования. ОПОП обладает потенциалом для ускорения экономической интеграции и развития большого числа стран. Однако высокая стоимость проектов ОПОП вызывает обеспокоенность относительно экономической привлекательности уровня долга в некоторых странах-бенефициарах, что усугубляется недостаточностью информации об инвестициях и условиях финансирования проектов ОПОП, а в некоторых странах коридора еще и отсутствием комплексной бюджетно-финансовой базы.

Информация об условиях финансирования проектов ОПОП очень скудна. Инвестиционные проекты в рамках ОПОП, вероятно, будут структурированы как государственные инвестиции или как государственно-частные партнерства (ГЧП) - с одной китайской государственной компанией в качестве участвующей в проекте

иностранной компании. Предполагается, что финансирование будет осуществляться, в основном, в виде долга правительству, госпредприятию или частной организации, деноминированного в иностранной валюте, либо в виде прямых иностранных инвестиций (с какой-либо формой гарантированного возврата или без него). Расходы на выплату процентов и сроки погашения китайских займов в среднем более благоприятны, чем заимствование на рыночных условиях. Данные, представленные Всемирному банку странами-должниками, свидетельствуют о том, что большинство китайских кредитов являются льготными, но сроки могут быть не самыми благоприятными для развивающихся стран с низким уровнем доходов (РСНУД).¹ Большинство китайских займов для РСНУД имеют фиксированные процентные ставки со средней ставкой в 2 процента, 6-летним льготным периодом и 20-летним сроком погашения. Условия для РСНУД в течение определенного времени были стабильными, что соответствует наличию среднего грант-элемента в размере 40 процентов. Среднегодовой срок погашения кредитов странам с формирующейся рыночной экономикой (СФРЭ) колеблется от 12 до 18 лет, а льготный период - от 3 до 5 лет. Растущая доля займов для стран с формирующейся рыночной экономикой имеет гибкие процентные ставки, сопоставимые с 6-месячной ставкой LIBOR. Процентные ставки, которые китайские кредиторы применяют к РСНУД, в среднем более выгодны, чем кредиты странам с формирующейся рыночной экономикой, но они выше, чем у других кредиторов для стран с низким и умеренным риском долгового кризиса.

Средний кредит, предоставляемый Китаем, полностью выплачивается в течение 2.5-7.5 лет с момента принятия обязательств как в РСНУД, так и в СФРЭ.

Тем не менее, китайские кредиты часто связаны с другими экономическими издержками – к примеру, с залоговым обеспечением - которые трудно оценить, учитывая ограниченность доступной информации.

Ожидается, что несколько стран с уже повышенной уязвимостью долга получат выгоду от существенных инвестиций ОПОП. Прогнозируется, что предполагаемое финансирование долга ОПОП для всех проектов превысит 5 процентов ВВП в четырех развивающихся странах с низким уровнем доходов, имеющих высокий риск возникновения долговых проблем, и в двух странах РСНУД с умеренным риском

¹ Система отчетности должников Всемирного банка (СОД) была создана в 1951. Она фиксирует подробную информацию относительно внешних заимствований стран, представляющих отчетность, используя стандартные формы. Основная задача заключается в предоставлении Банку достоверной и своевременной информации о внешнем долге - для оценки ситуации с внешним долгом страны-заемщика, ее кредитоспособности, управления экономикой, осуществления экономических исследований страны, региональных и глобальных проблем задолженности и обслуживания долга. Данные, представленные странами, заносятся в базу данных СОД (DRS, WB), на основании которой ежегодно составляются сводные таблицы и по каждой по стране, публикующиеся в издании Статистика по международной задолженности (преамбула Таблиц глобального финансирования деятельности в области развития и мирового долга). Для дополнительной информации см. ссылку: <https://datahelpdesk.worldbank.org/knowledgebase/articles/381934-what-is-the-external-debt-reporting-system-drs>

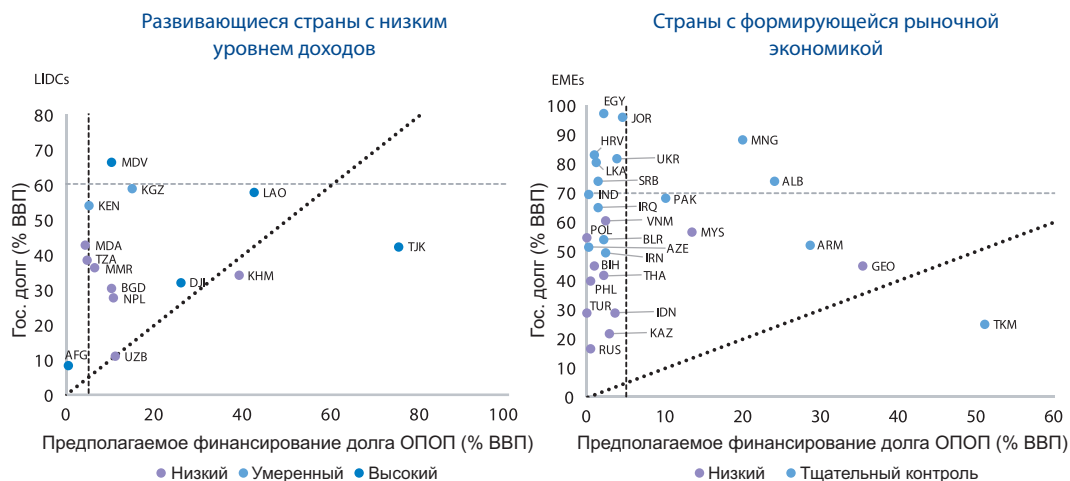
возникновения долговых проблем (Диаграмма 4.1). Ожидается, что еще шесть РСНУД с низким в настоящее время риском возникновения долговых проблем получат значительные инвестиции в рамках ОПОП. Еще в трех развивающихся странах с низким уровнем доходов (Камбоджа, Таджикистан и Тимор-Лешти) предполагаемое финансирование долга ОПОП к концу 2016 превысит соотношение государственного или гарантированного государством долга к ВВП. Предполагается, что пять стран с формирующейся рыночной экономикой, находящихся под пристальным изучением, и две СФРЭ, находящиеся под менее пристальным изучением, также получат финансирование долга ОПОП на сумму более 5 процентов от ВВП.

Анализ, изучающий весь долг ОПОП (не только проекты в транспортном секторе), показывает, что финансирование инвестиций ОПОП может усугубить существующую уязвимость долга в ряде стран (Бандиера и Циропулос, 2019). Несколько стран, вошедшие в Инициативу ОПОП, столкнулись с ростом уровня задолженности еще до создания ОПОП (Глава 1). Во многих других странах в 2018 среднее значение прошлых первичных сальдо было далеко от уровня, необходимого для стабилизации соотношения долга к ВВП. Влияние инвестиций ОПОП на экономический рост в нескольких странах вряд ли будет достаточным для предотвращения дальнейшего роста государственного долга. Оценочные расчеты показывают, что в 15 развивающихся странах с низким уровнем доходов и в 10 странах с формирующейся рыночной экономикой, получающих инвестиции в рамках Инициативы ОПОП, рост, необходимый для стабилизации коэффициента задолженности, выше, чем предполагаемый рост, связанный с инвестициями ОПОП в краткосрочной и среднесрочной перспективе.²

Детализированная выборка стран показывает, что государственный долг почти одной трети стран ОПОП может вырасти в среднесрочной перспективе - в результате реализации проектов ОПОП. Оценка долговой уязвимости, основанная на уровнях долга, налогово-бюджетной политике, ожидаемом росте и ожидаемом финансировании государственного долга ОПОП, помогает выявить страны ОПОП, которые в среднесрочной перспективе могут еще больше увеличить соотношения государственного и гарантированного государством долга к ВВП в результате финансирования ОПОП. Это актуально, поскольку прогнозируется, что финансирование ОПОП в среднесрочной перспективе будет, в основном, освоено, но долгосрочное воздействие инвестиций ОПОП, возможно,

² Бандиера и Циропулос (2019) используют две разные методологии для оценки влияния инвестиций в инфраструктуру на экономический рост. Во-первых, в теоретическом подходе, согласно Девадас и Шеннингсу (2018), применяется функция производства с постоянной эластичностью - для получения предельной производительности инвестиций ОПОП. Эта модель предполагает, что влияние дополнительных инвестиций на рост убывает по мере роста государственного основного капитала и постоянной эффективности инвестиций в среднесрочной перспективе. Во-вторых, для количественной оценки влияния инвестиций в государственную инфраструктуру на экономический рост Бандиера и Циропулос (2019) ссылаются на Кальдерона и Сервена (2014), используя эконометрические оценки, подходящие для динамических панельных моделей данных и вероятных эндогенных регрессоров.

Диаграмма 4.1: Государственный долг и ожидаемое финансирование долга ОПОП (процент ВВП)



Источники: WEO (Доклады МВФ о состоянии мировой экономики), База данных WIND, LIC, DSF DSAs и MAC DSA (анализы приемлемости задолженности).

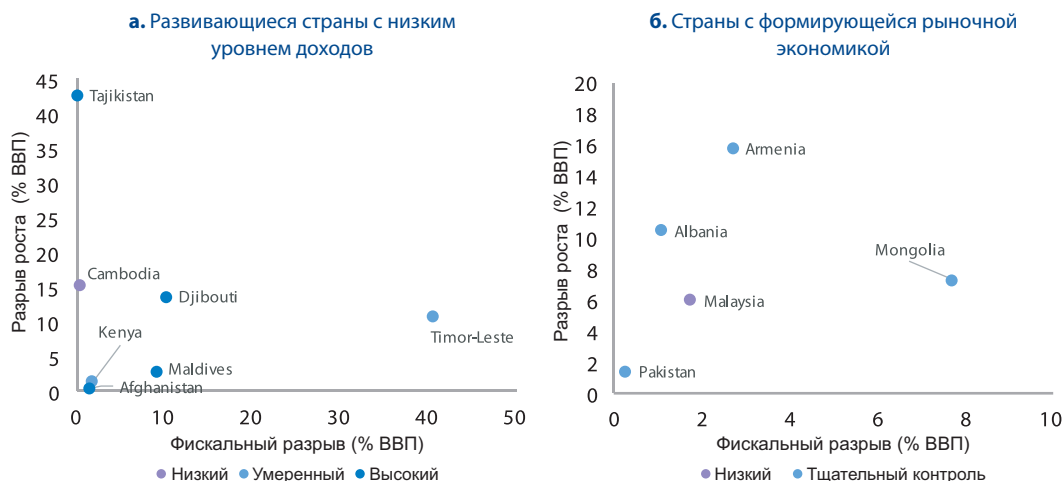
Примечание: Предполагается, что (1) только одни инвестиции ОПОП, которые с 2016 по 2018 определены как находящиеся в стадии строительства и планирования, приведут к дополнительному финансированию долга, и (2) финансирование долга составило бы 40 процентов стоимости инвестиций в электроэнергетику и горнодобывающую промышленность и 80 процентов стоимости инвестиций в транспорт и все другие сектора.

не полностью отразится в росте стран. Ожидается, что из 43 проанализированных стран в 12-и в среднесрочной перспективе долговая уязвимость увеличится в результате инвестиций ОПОП (Диаграмма 4.2). В семь РСНУД входят четыре из пяти РСНУД, включенных в выборку стран с высоким риском возникновения долговых проблем, и две из трех РСНУД, включенных в выборку, оценены как страны с умеренным риском возникновения долговых проблем. Из пяти стран с формирующейся рыночной экономикой четыре считаются странами, находящимися под пристальным контролем, а коэффициент их задолженности в 2018 превысил 50 процентов; одна страна оценивается как страна с низкой долговой уязвимостью и ожидается, что ее государственный и гарантированный государством долг к 2023 превысит 50 процентов ВВП.³

Основанное на моделях долгосрочное моделирование показывает, что инвестиции в ОПОП повысят уязвимость долга только в двух странах коридора “Одного пояса, одного пути”, при этом еще шесть стран будут чувствительны к условиям финансирования. При моделировании использовались результаты структурной модели общего равновесия,

³ Учитывая ограниченный доступ к данным, анализ следует рассматривать как предварительный, поскольку он опирается на несколько обоснованных предположений относительно инвестиций ОПОП, условий их финансирования, их влияния на рост и финансовую позицию стран. Для тщательной оценки воздействия ОПОП на перспективы задолженности стран потребуется более детальный анализ, в идеале основанный на анализе приемлемости уровня задолженности отдельных стран.

**Диаграмма 4.2: Прогнозируемый статус стран
ОПОП в 2023 (процент ВВП)**



Источник: WEO (Доклады МВФ о состоянии мировой экономики), База данных WIND, LIC, DSF DSAs и MAC DSA (анализы приемлемости задолженности).

приведенной в Главах 2 и 3 - для учета полного воздействия на ВВП связанной с торговлей инфраструктуры, реформ экономической политики и внешних факторов (де Суарес и другие, 2019). При моделировании динамика долга сравнивалась со сценарием без инвестиций в ОПОП, при котором рост, первичное сальдо и процентная ставка были бы равны их долгосрочным историческим средним значениям. В долгосрочной перспективе динамика долга, в основном, определяется долгосрочными факторами, а инвестиции в ОПОП, как правило, приводят к снижению задолженности в большинстве стран, и корректировки, необходимые для ограничения роста долговой уязвимости, потребуются лишь в нескольких странах.

Инвестиции ОПОП могут также увеличить финансовые риски, определяемые как источник повышенных финансовых требований, с которыми правительства могут столкнуться в будущем. Ожидается, что в странах ОПОП правительства будут вносить вклад в финансирование инвестиций ОПОП путем прямого заимствования или выдачи долговых гарантий (либо от центрального правительства, государственного, ГП или субнационального субъекта). Значительная доля инвестиций ОПОП, особенно в энергетический сектор, будет связана с частным финансированием. Кроме того, могут потребоваться значительные корректировки мер экономической политики для стабилизации уровня государственного долга в некоторых странах ОПОП. Однако

⁴ Кроме тех, что представлены явными государственными гарантиями, которые по определению включены в государственный или гарантированный государством долг.

существует риск того, что необходимость в корректировке экономической политики - в сочетании с повышенным долгом, крупными инвестициями, финансируемыми за счет долга, и слабыми фискальными институтами - также увеличит фискальные риски (например, связанные с гарантиями или ГЧП). Более того, возможная материализация перерасхода средств⁴ - что часто происходит в крупных инфраструктурных проектах (Вставка 4.1) - может оказать дополнительное давление на долговое бремя.

Некоторые авторы также предполагают, что около трети китайских кредитов могут быть обеспечены залогом (Браутигам и Хван, 2016). В обеспеченном залогом кредите заемщик закладывает или продает какой-то конкретный актив кредитору в качестве обеспечения погашения кредита. Основной залог может иметь различные формы, такие как активы ГП, физические товары, предназначенные для экспортных рынков, или поток будущих доходов. Определенные виды заемных средств под залог могут ослабить способность правительства выполнять или перепланировать свои обязательства и создать существенные макроэкономические риски. В странах со слабой структурой управления государственными инвестициями наличие средств в ближайшей перспективе может также побудить страны-заемщики инвестировать в крупномасштабные инфраструктурные проекты на основании их способности обеспечить финансирование, а не исходя из приоритета, который придается таким проектам в общей стратегии правительства о развитии.

Странам ОПОП также пришлось бы управлять рисками, типичными для мегапроектов, которые требуют инвестиций в размере 1 млрд. долларов США или более. Из 45 стран “Одного пояса, одного пути” 36 имеют инвестиции, превышающие 1 млрд. долларов США, причем около половины общего объема инвестиций вложено в энергетику и добычу полезных ископаемых, и одна четвертая - в транспорт и судоходство. Эти проекты с высокой вероятностью могут столкнуться с солидными непредвиденными расходами и серьезными задержками, которые могут обернуться в будущем большими обязательствами для правительств стран ОПОП (Вкладка 4.1).

Вставка 4.1: Риск провала мегапроектов

Инфраструктурные мегапроекты, стоимость которых составляет 1 миллиард долларов США или более, часто имеют важнейшее значение для будущего городов или стран. Если все делается правильно, они создают и поддерживают занятость, содержат большой элемент внутренних ресурсов по отношению к импорту, повышают производительность и конкурентоспособность - за счет снижения издержек производителей, приносят пользу потребителям - за счет более качественных услуг и улучшают окружающую среду, когда экологически безопасная инфраструктура заменяет инфраструктуру, не являющуюся таковой.

Однако показатели выполнения подобных проектов находятся на низком уровне, их история свидетельствует о повторяющихся перерасходах средств (Таблица Вставки 4.1.1) в проектах как частного, так и государственного сектора. В среднем перерасход средств составляет 96 процентов по проектам плотин и 45 процентов - по железным дорогам (Фливиберг 2014). Только один-два проекта из каждых десяти выполняются в срок, и примерно такая же часть приносит ожидаемые экономические и социальные выгоды, причем спрос зачастую ниже ожидаемого. Из каждой 1,000 мегапроектов доля успешных, обеспечивающих достижение обещанных финансовых выгод и выполняемых в срок, составляет примерно 1-8 мегапроектов (Фливиберг, 2017).

Реализация мегапроектов зачастую страдает слабостью организационного устройства и возможностей, обусловленных сменой, со временем, акторов, реакцией методов исполнения на непредвиденные проблемы (нередко из-за плохого планирования) и на заинтересованные стороны с конкурирующими интересами (подрядчики стремятся максимизировать платежи, а политические спонсоры - минимизировать расходы). Кроме того, плохое планирование может затруднить доставку ресурсов и приобретение земли либо столкнуться с другими спорными вопросами, возникающими в частности в мультистрановой инфраструктуре. Одна проблема способна заблокировать реализацию всего проекта, несмотря на его масштабность, и привести к штрафным санкциям. Осуществлять своевременный мониторинг также крайне сложно.

Мегапроекты подвержены процессам “медленного провала”, поэтому бывает трудно избежать более высоких затрат. На этапе планирования затраты и сроки систематически недооцениваются, а выгоды переоцениваются. Проекты зачастую считаются уникальными, без особых попыток извлечь уроки, полученные в других проектах. Это ошибочный подход, поскольку опыт многому учит.

Таблица Вставки 4.1.1: Перерасход средств в отдельных инфраструктурных мегапроектах

Проект	Перерасход (%)
Суэцкий канал, Арабская Республика Египет	1,900
Железные дороги Трои Гринфилда, США	900
Базовый тоннель Фурка, Швейцария	300
Верразано Узкий Мост, США	280
Проект Большой раскопки артерии / Тоннеля, США	220
Денверский международный аэропорт, США	200
Панамский канал, Панама	200
Линия легкорельс. транспорта, Миннеаполис, США	190
Мост Хамбер, Великобритания	180
Дублин Порт Тоннель, Ирландия	160
Расширение Монреальс. Метропол. Лаваль, Канада	160
Метро Копенгагена, Дания	150
Жел. дор. Бостон-Нью Йорк-Вашингтон, США	130
Железнодорож. тоннель Большой Бельт, Дания	120
Лондонский Лаймхаус Роуд Тоннель, Великобритания	110
Бруклинский мост, США	100
Высокоскор. сеть железных дорог Синкансэн, Япония	100
Евротоннель, Великобритания-Франция	80
Линия легорельс. трансп. Карслуз-Бреттен, Германия	80
Расшир. Юбилейной линии Лондон.метро, Великобр.	80
Метро Бангкок, Таиланд	70
Линия метрополитена Мехико, Мексика	60
Высокоскорост. Южная жел. линия, Нидерланды	60
Восточный мост Большой Бельт, Дания	50

Источник: Фливбъерг 2017.

Меры экономической политики и институты по управлению рисками

Оценка для выявления потенциальной долговой уязвимости, связанной с инвестициями ОПОП, концентрируется на анализе конкретной страны и, тем самым, помогает странам управлять фискальными рисками и получать выгоду от увеличения инвестиций - без ущерба для приемлемости долга:

- Страны с низким уровнем контроля или низким риском возникновения долговых проблем, при условии, что их задолженность не увеличится существенно в результате реализации проектов ОПОП, обычно имеют финансовое пространство для увеличения

инвестиций. Тем не менее, важно, чтобы проекты были выбраны и реализованы хорошо, чтобы максимизировать выгоды развития и чтобы финансовые условия были четкими и прозрачными.

- В дополнение к тщательному отбору проектов, оценке условий и доступных вариантов финансирования, странам, которые увеличат свою задолженность, следует тщательно оценить влияние ОПОП на прогноз приемлемости их долга и финансовые риски.
- Странам с ограниченным финансовым пространством либо его отсутствием необходимо будет сократить число проектов, финансируемых за счет долга, полагаться на грантовое или крайне льготное финансирование, отдавать предпочтение прямым иностранным инвестициям - вместо финансирования за счет долга и, по возможности, увеличивать государственные сбережения для финансирования дополнительных инвестиций.

Ряд стран, которые, как ожидается, получают крупное финансирование, не имеет всеобъемлющей и надежной фискальной базы. Согласно Оценке эффективности управления государственными расходами (PEFA), фискальная структура стран ОПОП в среднем не хуже, чем в странах того же уровня развития. Однако некоторые страны, которые, как предполагалось, должны были получить крупное финансирование в рамках ОПОП, недобрали баллы по наличию незарегистрированных государственных операций, не имеют адекватной структуры для мониторинга и управления фискальными рисками, не составляют многолетний бюджет и имеют непрозрачную практику закупок.

Финансирование ОПОП предполагает существенное кредитование ГП и увеличение ГЧП. В связи с чем большинство стран “Одного пояса, одного пути” извлечет пользу, если усилит надзор за ГП, ГЧП и соответствующей нормативно-правовой базой. Государственно-частное партнерство широко используются для проектирования, финансирования, строительства и эксплуатации крупных инфраструктурных проектов. Надлежащие нормативно-правовые системы и способность правительства планировать, обеспечивать и реализовывать подобные проекты важны для получения прибыли и снижения финансовых рисков, связанных с крупными инвестициями.

Начиная с 2015, в рамках инициативы Всемирного банка по оценке приобретения инфраструктуры по схеме государственно-частного партнерства (Всемирный банк, 2018d) проводится оценка нормативно-правового качества для подготовки, обеспечения и управления ГЧП в странах-клиентах, включая 57 стран ОПОП.⁵ При сравнении с признанной международной передовой практикой страны ОПОП получили 50 баллов (в диапазоне 0-100) - по показателю подготовки проектов ГЧП, 66 - по внедрению наилучшей

⁵ Задача была разработана в соответствии с методологией Всемирного банка “Ведение бизнеса”.

практики закупок для проектов по схеме ГЧП и 52 - по управлению контрактами по схеме ГЧП. Существуют широкие возможности для улучшения показателей, особенно в области подготовки проектов ГЧП, где имеется наибольшая разница среди стран, участвующих в реализации проектов ОПОП. Только 32 процента стран ОПОП имеют специальную систему учета обязательств в рамках ГЧП, и не более 25 процентов имеют систему для составления бюджета по ППС или отчетности по обязательствам, связанным с проектами ГЧП. Более того, при подготовке проекта только 21 процент стран ОПОП имеет методологию для оценки финансового риска, связанного с проектом ГЧП (Всемирный банк, 2018d).

Отсутствие прозрачности относительно условий и объема финансирования ОПОП создает значительные риски для стран-заемщиков и других кредиторов и, в конечном итоге, для успеха Инициативы. Прозрачность во всем, что касается долга, крайне важна заёмщикам и кредиторам - для принятия обоснованных решений, эффективного использования доступного финансирования и обеспечения приемлемого уровня долга. Для граждан также важно иметь возможность привлекать правительства к ответственности. В этом контексте крайне важно опираться на прошлые успешные взаимодействия со странами-заемщиками и международным кредиторским сообществом, включая Китай, вместе с тем продолжать укреплять координацию относительно применения устойчивых методов кредитования и режимов реструктуризации долгов.

В целях улучшения анализа приемлемости долга, финансовых рисков и прозрачности отчетности по долгам в апреле 2019 на 2-м Форуме “Один пояс, один путь” Китай обнародовал концепцию приемлемости долга (КПД) для стран ОПОП с низким уровнем доходов. Устойчивость долговой ситуации ОПОП в значительной степени опирается на совместный рамочный документ Всемирного банка и МВФ по устойчивости долговой ситуации для стран с низким уровнем доходов. Ожидается, что этот инструмент будет использоваться на добровольной основе - для оценки перспектив устойчивости долга стран ОПОП. Несмотря на то, что внедрение концепции состоятельности долговой ситуации в рамках ОПОП является шагом в правильном направлении, эффективность концепции зависит от того, как страны и финансовые структуры будут ее использовать и будут ли пользоваться ею вообще, равно как и от того, насколько реалистичны допущения, лежащие в основе анализа, и насколько исчерпывающи данные, используемые для расчета показателей государственного долга и условных обязательств.

Другие осязаемые меры - которые правительство Китая могло бы предпринять для повышения прозрачности и содействия странам-должникам и кредиторам в правильной оценке рисков, связанных с финансированием инвестиций ОПОП за счет государственного долга - это принятие всеобъемлющей базы данных по проектам ОПОП, включая условия финансирования и ожидаемое новое кредитование; соблюдение первичного и вторичного законодательства страны-заемщика, устанавливающее орган, уполномоченный получать заимствования и выдавать гарантии от имени правительства; обеспечение того, чтобы

объем финансирования адекватно отражал стоимость проектов ОПОП, и были приняты общедоступные шаблоны соглашений о финансировании в рамках ОПОП, при этом воздерживаясь от использования положений о конфиденциальности. Наконец, Китай мог бы обнародовать свое участие в операциях по реструктуризации долга. Было бы также полезно иметь структуру реструктуризации долга, способствующую своевременному оказанию необходимой помощи и позволяющую Китаю при необходимости участвовать в процессе совместно с другими кредиторами.

4.2 УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ, СВЯЗАННЫМИ С ГОСУДАРСТВЕННЫМ УПРАВЛЕНИЕМ

Государственные закупки

Для того, чтобы правительства могли пожинать плоды проектов ОПОП, закупки должны быть открытыми, прозрачными и конкурентными - дабы контракты присуждались компаниям, способным наилучшим образом выполнить проект, независимо их формы собственности или национальной принадлежности. Нормативная база и практика как принимающих стран, так и главного поставщика финансирования проектов ОПОП - Китая актуальны для оценки ситуации в проектах ОПОП. Эти факторы актуальны и для определения того, как закупки, связанные с ОПОП, могут более точно соответствовать международной передовой практике. Следование передовому опыту важно для принимающих стран-заемщиков, так как они заинтересованы в том, чтобы получить оптимальное соотношение цены и качества. Это важно и для Китая и финансовых структур, финансирующих проекты ОПОП, поскольку может помочь обеспечить целостность и финансовую эффективность проектов.

Всесторонних и сопоставимых межстрановых данных, позволяющих анализировать закупки, имеющие отношение к ОПОП, не существует (Госсейн, Хоекман и Шингал, 2018). Ограниченная общедоступная информация свидетельствует о том, что китайские поставщики/подрядчики выигрывают большинство проектов ОПОП. Данные, собранные Центром стратегических и международных исследований для составления ограниченной выборки проектов ОПОП (см. ниже), свидетельствуют о том, что более 60 процентов финансируемых Китаем проектов ОПОП отводятся китайским компаниям. Хотя последние являются конкурентоспособными и зачастую более дешевыми поставщиками, по сравнению с некитайскими компаниями, их доминирование в проектах ОПОП отражает государственную политику, а также готовность инвестировать в проекты и области, которые компании других стран могут счесть слишком рискованными или сложными.

Источник финансирования является основным фактором, определяющим, как проекты ОПОП распределяются между подрядчиками. Подсчитано, что около половины

финансирования проектов ОПОП (включая непогашенные кредиты или инвестиции в акционерный капитал) было предоставлено четырем крупнейшими государственными коммерческими банками Китая. Большую часть остального финансирования обеспечили Китайский банк развития, Экспортно-импортный банк Китая и Фонд Шелкового пути. Финансирование этими организациями предполагает как прямые, так косвенные преференции для китайских поставщиков; это подтверждает факт, что финансирование часто имеет льготный или преференциальный элемент, равно как и наличие целей государственной политики, ограничивающих финансирование китайских подрядчиков (Чжан и Гутман, 2015).

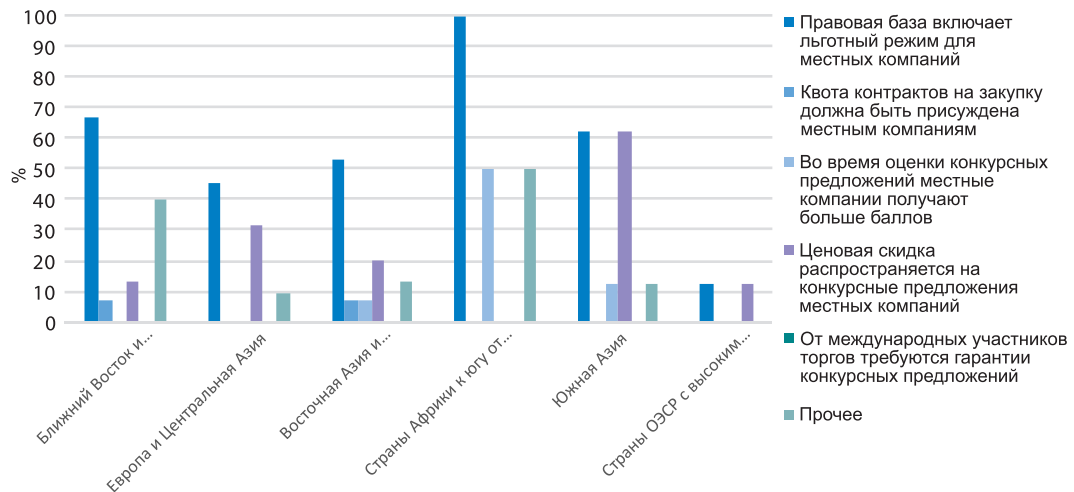
Возможности расширения иностранного и местного участия зависят от процессов, которые Китай и принимающие страны используют для определения потребностей в закупках и присуждения контрактов. На сегодняшний день большая часть присуждения контрактов в проектах ОПОП прошла через китайские политические банки. На практике политические банки требуют, чтобы заемщики включали банк в процесс закупок, в том числе в проведение конкурсных торгов и тендеров. В более широком смысле, иностранные инвестиции китайских предприятий подлежат утверждению со стороны правительственных органов Китая, таких как Национальная Комиссия по развитию и реформам, Министерство торговли и Государственная Комиссия Государственного Совета по надзору за активами. Министерство уполномочено координировать реализацию крупных проектов в странах-партнерах, работая с соответствующими министерствами, политическими банками и ГП. Для проектов, имеющих элемент льготного финансирования, Министерство уполномочено контролировать процессы закупок, создавая возможности влиять на них (Хоар, Хонг и Хейн, 2018).

По большому счету практика присуждения проектов ОПОП, финансируемых китайскими организациями, китайским компаниям ничего нового в себе не несет. Другие страны делают то же самое. Финансирование из национальных экспортно-импортных банков или структур, занимающихся гарантированием экспортных кредитов, как правило, предназначается для национальных компаний, учитывая преференциальный или льготный характер соответствующей финансовой поддержки. Вопрос в том, является ли это хорошей практикой. Многие страны отвечают на этот вопрос отрицательно, когда речь идет о финансировании развития. Это отражено в Парижской декларации 2005 об эффективности помощи, которая призывает страны-доноры отказываться от привязки помощи к заключению контрактов на товары и услуги с национальными фирмами.

Сравнение стран коридора ОПОП - как отдельной группы, так и по региону Всемирного банка, со всеми 180 странами, включенными в Сравнительную базу данных по государственным закупкам, показывает, что процессы государственных закупок в странах ОПОП не сильно отличаются от процессов в странах, не входящих в ОПОП. В таких областях, как открытые торги, онлайн-закупки, информационные запросы, критерии оценки и поощрение конкуренции, большинство стран ОПОП соответствует

международной практике. Но различия между странами ОПОП велики в нескольких других важных областях закупок, в частности, в участии иностранных компаний, предпочтении местных участников торгов, управлении и модификации контрактов, а также механизмах рассмотрения жалоб. Ограничения на участие иностранных компаний в закупках распространены во многих странах. Практически во всех странах ОПОП иностранные компании имеют право представлять конкурсные предложения в ответ на приглашение к участию в тендере, но могут быть ограничения на тип или величину контрактов на закупки, как в 40 процентах стран ОПОП. Основной целью, побуждающей отдавать предпочтение отечественным компаниям перед иностранными фирмами в странах ОПОП, обычно является желание использовать государственные ресурсы для поддержки внутренней занятости, инвестиций и обучения. Предоставление преференций местным участникам торгов - например, требование к закупающим организациям предоставлять контракт местной фирме, если конкурсное предложение не превышает на определенный процент (обычно 15 процентов) самое дешевое предложение, представленное иностранной компанией, - это обычная схема внутренних преференций. Заключение контрактов с местными фирмами может иметь преимущества в плане эффективности, поскольку позволяет компаниям реализовать экономию от масштаба, но это также имеет свою стоимость. Многие страны предоставляют некоторые преференциальные режимы отечественным фирмам через их правовую базу, но со значительными вариациями (Диаграмма 4.3).

Диаграмма 4.3: Страны ОПОП, где существуют положения о внутренних преференциях, по регионам и типам их предоставления



Источник: Сравнительная база данных Всемирного банка по государственным закупкам 2017 (Госсейн, Хекман и Шингал, 2018).

Примечание: Отсутствующие столбцы означают нулевой процент стран, в которых существуют положения о внутренних преференциях.

Варианты дальнейшего продвижения

Усилия по совершенствованию практики закупок могут идти тремя путями - через принимающие страны ОПОП, через Китай и посредством многосторонних международных соглашений.

Принимающие страны ОПОП. Толчок к использованию систем закупок принимающей страны может быть рассмотрен в тех случаях, когда эти системы придерживаются общепризнанных основных принципов, таких как прозрачность, эффективность, целостность, экономичность, соотношение цены и качества и соответствие цели. На деле, они могут не полностью отвечать передовой международной практике. Первым шагом могло бы стать диагностирование степени готовности национальной системы закупок, которое с должной осмотрительностью необходимо выполнить перед началом торгов, до того, как будет принято решение о том, какие правила закупок следует применять. Одним из возможных способов повышения прозрачности и получения дополнительной информации о закупках ОПОП является мобилизация ресурсов для документирования практики присуждения контрактов в разных странах. Большая прозрачность и способность оценивать процесс закупок, связанных с проектами ОПОП, будут иметь дополнительную пользу, заключающуюся в облегчении будущего софинансирования проектов с многосторонними агентствами развития или другими источниками финансирования. Платформа, охватывающая страны ОПОП, стимулирующая мониторинг и обеспечение обратной связи с закупающими организациями, может помочь в обучении и определить области для улучшения практики проведения торгов.

Китай. Самым простым путем для Китая было бы одностороннее решение о том, что проекты ОПОП, финансируемые государственными китайскими организациями, будут использовать передовой международной опыт в области обеспечения конкуренции и прозрачности. Во-первых, самым оптимальным было бы указать, что для всех финансируемых Китаем проектов ОПОП, превышающих определенное пороговое значение, будут проводиться международные конкурсные торги. Это может основываться на том, что уже, судя по сообщениям, есть в китайском законодательстве о государственных закупках: не применять требования “покупайте китайские товары” в случаях, когда товары и услуги закупаются для использования за пределами Китая.

Другим вариантом для проектов ОПОП, превышающих пороговое значение, может стать присуждение контрактов посредством открытых местных конкурсных торгов среди китайских компаний, включая предприятия с иностранными инвестициями. Это может быть второй, лучшей с точки зрения экономической эффективности перспективой, поскольку совсем не обязательно, что базирующиеся в Китае компании будут всегда предлагать лучшее соотношение цены и качества. Вместе с тем, это было бы шагом вперед, по сравнению с ограниченными или выборочными торгами. Третий альтернативный вариант, который не влечет за собой каких-либо изменений в текущих

процессах и процедурах (см. ниже), может заключаться в создании (многосторонних) систем для повышения прозрачности процессов закупок ОПОП, в том числе посредством регулярной отчетности о проведенных тендерах, количестве полученных конкурсных предложений и других процедурных аспектах закупок проекта.

Международные соглашения. Правительствам может быть трудно последовательно применять процедуры закупок, являющиеся открытыми, прозрачными и конкурентоспособными. Неизменно возникающее политико-экономическое давление может помешать внедрению передовой международной практики или применению процессов, прописанных в национальных законах и нормативно-правовых актах. Многостороннее сотрудничество между странами коридора ОПОП может помочь найти потенциальные решения или их компоненты. Совместные инвестиции в механизмы генерирования информации также позволили бы проанализировать процессы и полученные результаты. А использование международных соглашений, таких как Соглашение о государственных закупках ВТО, может способствовать использованию прозрачных и конкурентных методов.

Основной вывод заключается в том, что наличие более качественной информации о процессах государственных закупок по проектам ОПОП принесет пользу всем участвующим сторонам. Отсутствие исчерпывающих и сопоставимых данных затрудняет определение влияния применяемой экономической политики и процессов на результаты. Лучшее владение информацией о закупках поможет оценить влияние проектов ОПОП - как на этапе их разработки, так и после него, а также оценить эффективность процессов закупок в соотношении цены и качества.

Коррупция

Одним из наиболее распространенных рисков управления в инфраструктурных проектах является коррупция - злоупотребление государственными должностями в личных целях. Согласно Индексу взяточдателей 2011, рассчитанному Transparency International, уровень взяточничества выше в сфере строительства и общественных работ, нежели в любом другом секторе, включая военную промышленность и нефтегазовый сектор. Коррупция в транспортных проектах может составлять от 5 до 20 процентов операционных издержек (Kenny 2006).

Коррупция в инфраструктурном секторе может выражаться в ненадлежащем влиянии на составление бюджета и выбор проектов, получение ренты в обмен на разрешение на перевозку, контракт на строительство, аренду или концессию (Всемирный банк 2007). Административная коррупция, которая может возникать на всех уровнях государственной службы, обычно содержит явную сделку. “Захват государства”, напротив, обычно является косвенным, например, когда государственная политика приносит пользу конкретным фирмам. Закупки и управление контрактами - это два процесса, наиболее уязвимые для коррупции (Таблица 4.1).

Таблица 4.1: Дефиниции и примеры коррупционных практик в инфраструктурном (транспортном) секторе

Коррупцированная деятельность	Дефиниция и примеры
Взятка	Плата государственному служащему за любую услугу. Взятки платят компании, чтобы их включили в последний отборный список претендентов или чтобы они прошли предварительную квалификацию, чтобы выиграть контракты, утвердить изменения и продление контракта, чтобы повлиять на аудиторов, побудить технадзор изменить свои оценки относительно качества и завершенности строительных работ, а также чтобы избежать расторжения контрактов из-за плохой работы.
Откат	Сумма, выплаченная участником, выигравшим тендер, третьей стороне в результате договоренности, достигнутой до начала торгов. Обычно эта сумма закладывается в предлагаемую цену конкурсного предложения - достаточную для покрытия отката.
Сговор	Соглашение между участниками торгов о манипулировании процессом торгов или его результатами таким образом, чтобы это было взаимно выгодно. Государственные чиновники могут организовывать сговор или участвовать в нем в обмен на взятку. Сговор часто включает в себя фальсификацию цен конкурсных предложений (см. ниже).
Фальсификация цен	Действия, которые неконкурентным способом влияют на цену предложения - для достижения заранее поставленной цели. Все формы фальсификации цен конкурсных предложений включают в себя некую информацию или процедурную асимметрию, чтобы склонить чашу весов в пользу подрядчика или консорциума. Двумя распространенными формами являются манипулирование спецификациями конкурсных предложений и контрактами из одного источника, которые исключают возможность честной конкуренции. При фальсификации предложений, включающих сговор, цены предложения могут быть намеренно подняты, чтобы создать проигрышное конкурсное предложение. Выигрышное предложение может быть установлено выше известной сметы ("хайбол") – с целью финансировать откат после выигрыша. При фальсификации без сговора подрядчики, чтобы выиграть контракт, могут представить предложение "лоуболл", предлагая низкую цену, и увеличить ее после присуждения контракта посредством измененных заказов или дополнений, зачастую с помощью официальных лиц.
Мошенничество	Незаконная документальная практика для подрыва квалификационных требований, таких как коммерческая регистрация или финансовый потенциал, для сокрытия плохой работы и коррупционных действий, таких как выставление счетов за невыполненную работу, невыполнение условий контракта на строительство дорог и, среди прочего, выставление завышенных счетов за товары и услуги. Мошенничество со стороны должностных лиц проекта включает отвлечение активов проекта, таких как компьютеры или транспортные средства, документирование "мертвых душ" и основание подставных компаний (чтобы создать иллюзию конкуренции или скрыть личность главных владельцев или бенефициаров – с целью уклонения от налогов, как правило, действуя с отобранными компаниями-соучастниками).

Источник: Всемирный банк, 2007

Коррупция в инфраструктуре является широко распространенным явлением во всем мире, в том числе в развитых странах. Картель подрядчиков, договорившихся о том, какая фирма выиграет контракты на дорожные работы в Нидерландах, привела к убыткам в 500 миллионов долларов США в год (Дори 2004). Но риск коррупции тесно связан с уровнем развития. Это обусловлено тем, что борьба с коррупцией, в основном, сводится к решению проблемы плохого управления, и менее развитые страны часто сталкиваются с более серьезными проблемами в плане управления и верховенства закона. Субнациональное распределение китайских проектов, финансирующих развитие Африки в период с 2000 по 2012, также пострадало от коррупции (Исакссон и Коцадам 2018).

Согласно последнему Индексу восприятия коррупции (ИВК), восприятие коррупции в странах ОПОП выше, чем в среднем в мире, и является самым высоким среди стран с низким уровнем доходов и доходов ниже среднего уровня (Диаграмма 4.4). Существует и положительная корреляция между ИВК и верховенством закона (Диаграмма 4.5). Страны, в которых уровень коррупции считается низким, как правило, имеют более высокий уровень верховенства закона, скорее всего, из-за того, что слабый следственный и судебный потенциал означает меньшее число выявленных случаев коррупции и гораздо меньшее число раскрытых случаев и привлечения виновных к ответственности.

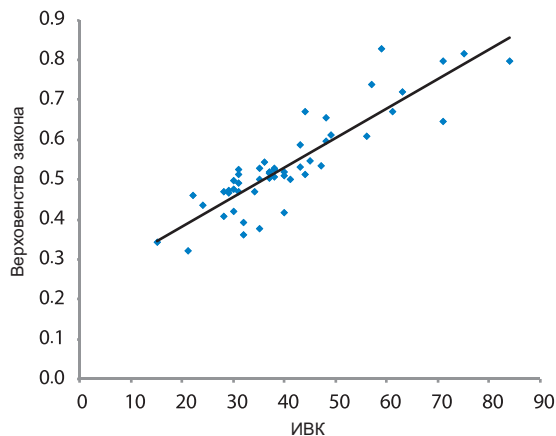
Диаграмма 4.4: Индекс восприятия коррупции для стран ОПОП, 2017



Источник: Анализ Всемирного банка с использованием данных Transparency International по ИВК.

Примечание: Показатели ИВК находятся в диапазоне от 0 до 100, где 0 указывает на высокую степень восприятия коррупции, а 100 - на низкую.

Диаграмма 4.5: Связь между ИВК и Индексом верховенства закона для 50 стран ОПОП, 2017



Источник: Анализ Всемирного банка с использованием данных Transparency International по ИВК и данных по верховенству закона в рамках Проекта Всемирного правосудия (2018).

Примечание: Баллы по верховенству закона находятся в диапазоне от 0 до 1, где 0 обозначает слабое восприятие верховенства закона, а 1 - сильное восприятие.

Для снижения коррупции в инфраструктурном секторе посредством улучшения мониторинга, отчетности и правоприменения меры, связанные с предложением, могут быть возложены на правительство, а меры, связанные со спросом – на подотчетность обществу. Меры, связанные с предложением, включают следующее:

- *Аудиторские проверки.* ОПОП может предоставить возможность для разработки общих стандартов аудита, укрепления высших органов аудита и связанных с ними институтов. Для снижения уровня коррупции и улучшения подотчетности обычно применяются пять видов аудитов: финансовый (периодическая проверка счетов); технический (периодическая проверка активов и услуг, предоставляемых за счет средств); фидуциарный (комплексный обзор процессов закупок, финансового управления и управления проектами со стороны исполняющей организации); проверка закупок (мониторинг всех практических процессов, связанных с закупками); мониторинг, выполняемый третьей стороной (сторонний мониторинг).
- *Инициатива по обеспечению прозрачности в строительной отрасли (CoST).* Совместная инициатива 15 стран-участниц, охватывающая четыре континента, CoST работает с правительствами, промышленностью и местными сообществами. Повышение прозрачности и подотчетности помогает странам увеличить отдачу от инвестиций в государственную инфраструктуру.
- *Красные флажки.* Набор индикаторов, который предупреждает чиновников о потенциальной коррупции на различных этапах инфраструктурных проектов (Алексеева, Кейроз и Исихара, 2008). Предупреждения, не обязательно являясь сигналом о мошенничестве, тем не менее побуждают чиновников распознавать и дополнительно отслеживать области потенциальной уязвимости (Зибер 2014).
- *Пакты о честности.* Пакт о честности - это соглашение об отказе от коррупционных действий между правительствами и подрядчиками, а также о санкциях за несоблюдение требований в ходе тендера и в течение срока действия контракта. Страны ОПОП могли бы использовать эти пакты для повышения этических норм поведения чиновников, ответственных за закупки, и потенциальных участников торгов. Они также включают элементы со стороны спроса, такие как инструменты общественного мониторинга. Пакты были успешно приняты в крупномасштабных государственных контрактах в ряде стран Латинской Америки, включая Аргентину, Колумбию, Эквадор и Мексику (Хаукинс 2013).
- *Сила информации.* ОПОП может использовать информационные и коммуникационные технологии для повышения прозрачности проектов. Информационные средства включают в себя: руководства, Интернет-инструменты, компьютеризированные приложения для закупок, мониторы закупок и независимые агенты по закупкам. Информация об активах, затратах и производительности предоставляет данные, которые способствуют повышению подотчетности и прозрачности. Такие

инструменты, как электронные закупки, могут содействовать эффективному управлению закупками и контрактами. Одним из основных преимуществ этой веб-системы является доступность одной и той же информации для всех участников. Развитие подобных систем требует адекватных охвата, надежности и безопасности, равно как и грамотного владения отраслью – с тем, чтобы информация расширяла (а не ограничивала) конкуренцию.

Меры, связанные со спросом:

- *Общественный мониторинг со стороны сообщества.* Общественный мониторинг основан на принципе, что негосударственные субъекты могут усилить подотчетность обществу, улучшить управление, снизить неэффективность и бороться с коррупцией. Страны ОПОП могут использовать его для улучшения подотчетности на отдельных стадиях проектного цикла.
- *Гражданский отчетный бюллетень.* Отчетные бюллетени могут улучшить управление проектами, обеспечивая систематическую обратную связь с пользователями государственных услуг. Они могут предоставить четкую и активную повестку для сообществ, организаций гражданского общества и местных органов власти для налаживания диалога с поставщиками инфраструктуры – с целью улучшения проектов (АБР 2007).

4.3 УПРАВЛЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИМИ И СОЦИАЛЬНЫМИ РИСКАМИ

Прямые и косвенные экологические риски

Инициатива “Один пояс, один путь” несет в себе широкий спектр экологических рисков. Некоторые проекты имеют легко определяемые и измеримые воздействия, такие как выбросы парниковых газов в энергетических проектах. Другие, такие как транспортная инфраструктура, из-за своего обширного географического охвата создают более сложные и потенциально более существенные экологические риски.

Воздействия включают в себя как прямые воздействия инфраструктуры и строительных работ, так и косвенные - возникающие как ответная реакция на новые маршруты (Лосос и другие, 2018). Риски значительно различаются в макропроектах ОПОП и проектах вдоль микроучастков маршрутов - в соответствии с местными условиями, типом инфраструктуры (железная дорога или автомобильная дорога) и качеством смягчающих мероприятий. Воздействие на окружающую среду также неразрывно связано с социальным воздействием (см. ниже).

В числе прямых воздействий ОПОП можно назвать транспортное загрязнение, топографический и гидрологический ущерб, а также изменение среды обитания за счет потери биоразнообразия. Что касается автотранспортного загрязнения, Инициатива

ОПОП должна стимулировать более интенсивное движение вдоль своих маршрутов, повышая уровень загрязнения воздуха и шума. Но на многих маршрутах есть железные дороги с электроприводом, которые имеют тенденцию к снижению загрязнения воздуха, выбросов парниковых газов (по сравнению с автомобильным и воздушным транспортом)⁶ и шумового загрязнения (по сравнению с дорогами).⁷ Загрязнение может уменьшаться по мере того, как “более зеленый” железнодорожный транспорт замещает автомобильные и воздушные перевозки. Инициатива ОПОП стремится следовать существующим транспортным маршрутам, что делает подобное замещение более вероятной.

Что касается топографического и гидрологического ущерба, то многие маршруты проходят по крутому рельефу, тогда как железная дорога и особенно высокоскоростная железная дорога ограничены довольно прямыми путями, и в случаях с ними не так легко обходить топографические и гидрологические барьеры. Сопутствующими рисками являются такие явления как оползни, наводнения, эрозия почвы, осаждение в реках и нарушение водотоков. Для некоторых сегментов ОПОП под угрозой находится большая численность населения, например, Мьянма, где 25 миллионов жителей, живущих в нижнем бьефе двух предложенных дорожных проектов ОПОП, уязвимы к любой повышенной седиментации и спровоцированному наводнению (Хелсинген и др. 2018).

Автомобильные и железные дороги влияют и на биоразнообразие посредством фрагментации, изменения среды обитания видов и перемещения животных. Они расщепляют популяции и уменьшают генетическое разнообразие при размножении, особенно для мигрирующих и кочевых видов. Кроме того, автомобильные и железные дороги изменяют среду обитания вдоль своих краев, что влияет на конкуренцию видов и их выживание. Изменения в интенсивности ветра, загрязнение, освещенность и шум вдоль автомобильной или железной дороги могут быть незначительными, но они могут стимулировать рост более “адаптированных к краям” видов растений; это, как правило, не совсем местные, более устойчивые и быстро размножающиеся виды (сорняковые), в то время как эндемичные и уязвимые виды страдают от этих факторов больше. Эффекты “края” могут ощущаться на расстоянии до 1,500 метров от шоссе (Бруски и др. 2015), и ожидается, что для проектов ОПОП этот эффект будет распространяться как минимум на километр в прилегающие придорожные места обитания (Бентес-Лопес, Алькемаде и Вервей, 2010; Ибиш и другие, 2016). Краевые эффекты особенно выражены в тропических экосистемах (Гусем, 2015), что делает экономический коридор Китай-полуостров Индокитай особенно уязвимым. Краевые эффекты железных дорог, по сравнению с

⁶ Воздействие на загрязнение воздуха и выбросы парниковых газов зависит от состава энергии, генерирующей электричество. Если электроэнергия вырабатывается электростанциями, работающими на угле - с высоким уровнем загрязнения, последствия глобального потепления, а также воздействие близости от этих электростанций могут быть значительными.

⁷ Из-за менее частого движения поездов

автомобильными, изучены недостаточно, но предполагается, что они несколько меньше, учитывая более узкую ширину железнодорожных путей и меньшую частоту движения.

Риски фрагментации и краевые эффекты уменьшаются, когда (как это обычно бывает в проектах ОПОП) коридоры ОПОП следуют ранее существовавшим маршрутам. Там, где в рамках проектов ОПОП происходит лишь улучшение существующих маршрутов, места обитания не фрагментируются и эффекты “края” не создаются заново (хотя они могут быть изменены или усилены). Но часть предложенных проектов ОПОП планируют новые маршруты через нетронутые пограничные ландшафты и проходят через уязвимые или охраняемые территории.

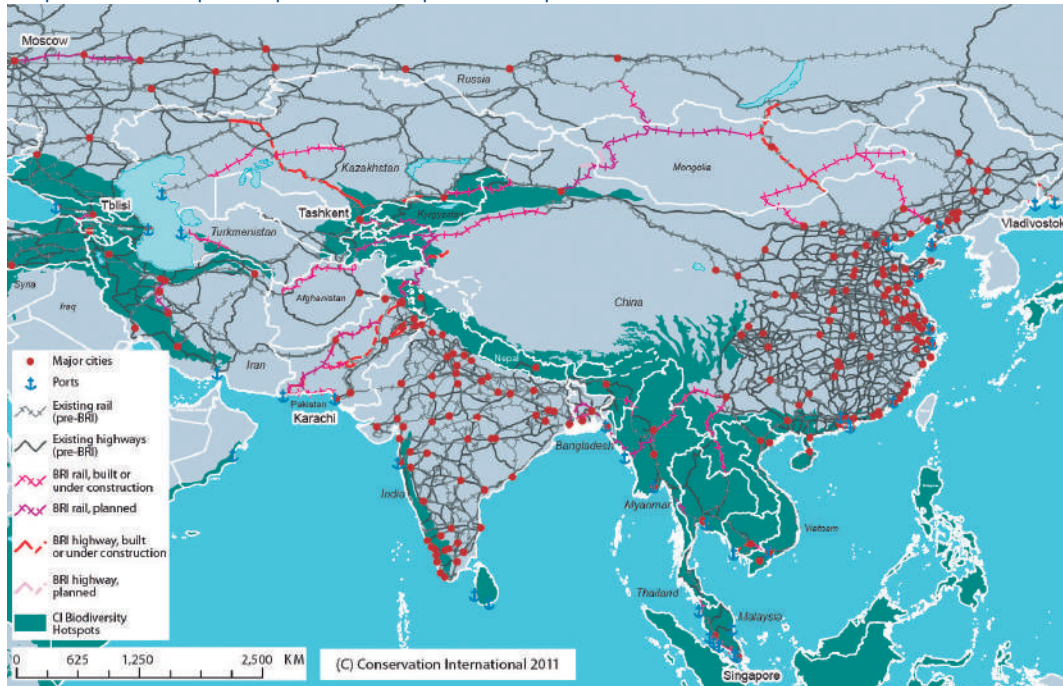
Наибольшим вкладом ОПОП может стать не прямое воздействие на инфраструктуру и трафик, а косвенное влияние улучшенного доступа к местности на производственные решения компаний и домашних хозяйств. Транспортные маршруты имеют тенденцию повышать привлекательность мест, которые они соединяют, делая возможным уплотнение вдоль коридоров ОПОП. Однако это может принимать разные формы, в том числе рассеяние по направлению к новым центрам или увеличение концентрации в существующих крупных центрах. Воздействия часто трудно предсказать, они не зависят напрямую от степени достигнутой связности или баланса дополнительных преимуществ и недостатков вдоль маршрутов (Дюрантон и Винеблс, 2018). Реакция местоположения также зависит от типа инфраструктуры: например, высокоскоростная железная дорога, как правило, имеет мало точек входа и выхода, расположенных в ранее существовавших крупных населенных пунктах, в то время как у автомобильных или железнодорожных путей, проложенных на более низком уровне, имеется больше точек доступа, и, следовательно, больше возможностей для рассеивания.

Косвенное воздействие на окружающую среду может быть, как положительным, так и отрицательным. Негативные воздействия более очевидны из-за увеличения выбросов (Вставка 4.2) или открытия пограничных зон для развития (не просто новые населенные пункты, но и особенно дорогостоящие виды деятельности, такие как вырубка леса и незаконная торговля дикими животными). Но воздействия могут быть и положительными, так как коридоры стимулируют уплотнение населенных пунктов и производства при переходе на внехозяйственную деятельность, которая способствует консолидации и восстановлению сельских земель (Казкан, 2016). Существенный же рост доходов может снизить влияние производства и потребления на окружающую среду за счет эффектов кривой Кузнеца. Эти воздействия, как правило, зависят от предшествующего развития:

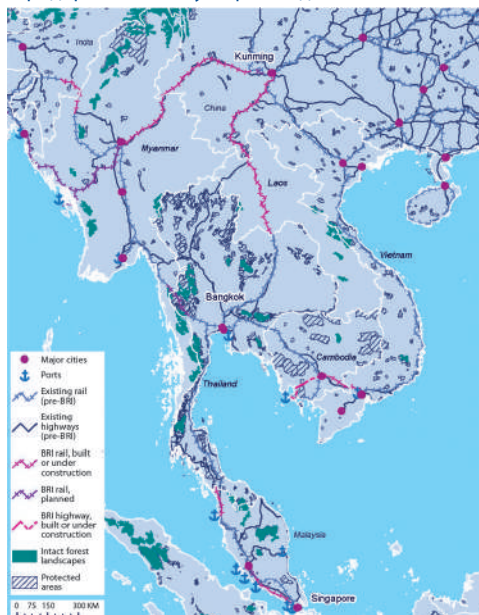
- В высокоразвитых (и обезлесенных) регионах, таких как Бангладеш, юго-запад Китая, а также в некоторых частях Камбоджи и Казахстана, осталось немного уязвимого биоразнообразия и естественных лесов, что делает риски низкими. Здесь положительное воздействие на окружающую среду, описанное выше, более вероятно; аналогичная позитивная динамика наблюдается в отношении строительства дорог

Диаграмма 4.6: Автодорожные и железнодорожные проекты ОПОП, находящиеся на стадии эксплуатации, строительства, планирования, в контексте рисков для биоразнообразия

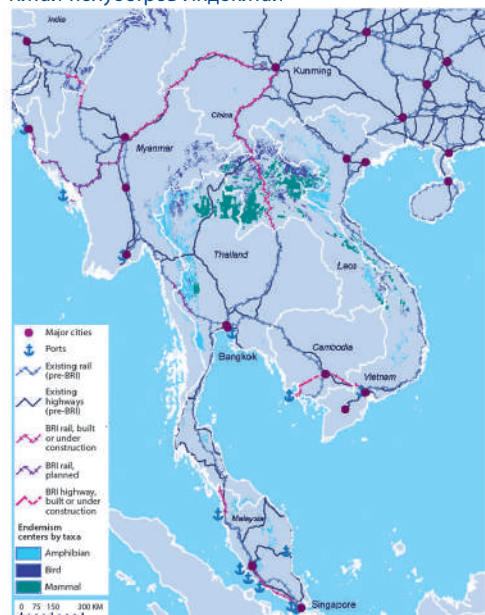
а. Горячие точки биоразнообразия по "Консервейшн Интернешнл"



б. Нетронутые пограничные ландшафты и охраняемые территории Экономического коридора Китай-полуостров Индокитай



в. Эндемизм биологического разнообразия исчезающих видов Экономического коридора Китай-полуостров Индокитай



Источник: Горячие точки экономического коридора Кита-полуостров Индокитай основаны на исследовании Ли, Фан и Ву, 2017.

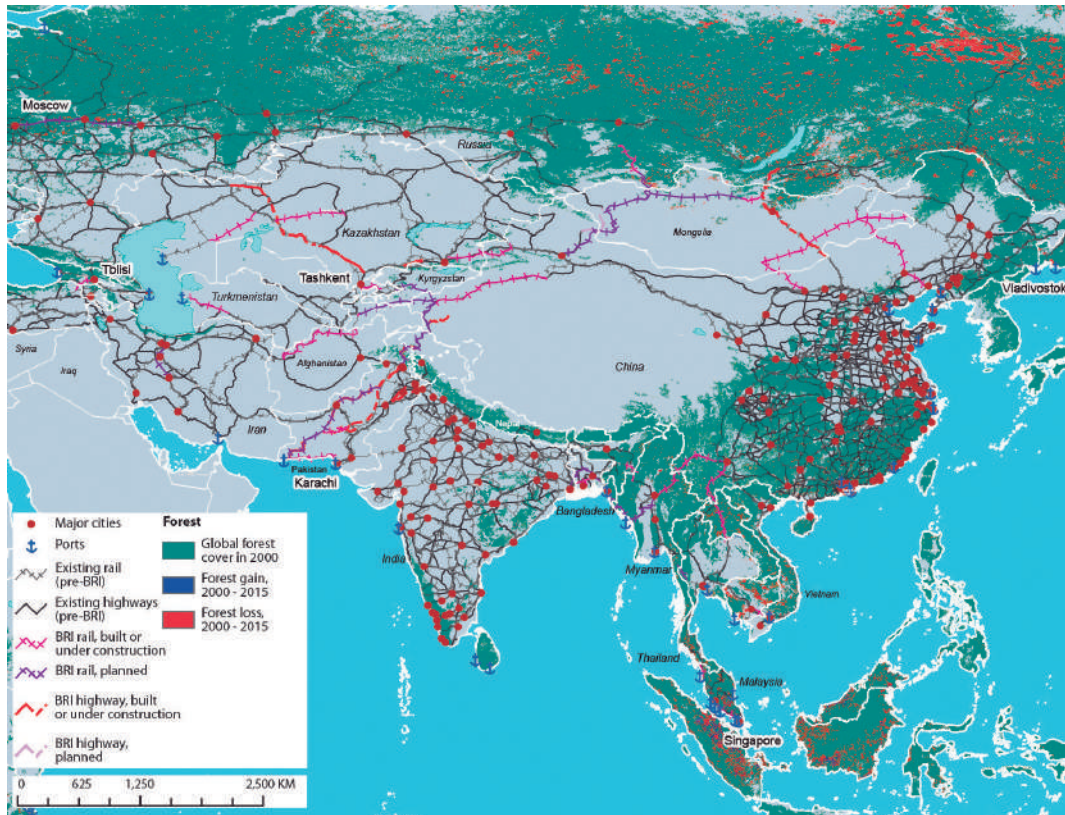
вдоль относительно населенных и уже в значительной степени обезлесенных регионов в Индии и Китае.⁸

- Проекты в областях среднего развития несут более высокие риски. Они представляют собой границы трансформации, где более низкие транспортные расходы могут вынести затраты на заселение, вырубку леса и пр. за пределы рентабельности.⁹ Экономические коридоры Китай-полуостров Индокитай (СІРЕС) и Китай-Монголия-Россия (СМРЕС) относятся к числу наиболее подверженных риску - в последние 15 лет обширные территории столкнулись с проблемой обезлесения.

- В регионах с низким уровнем предшествующего развития и обезлесения, таких как восточная часть России и северо-западный Таиланд, краткосрочное влияние

Диаграмма 4.7: Автодорожные и железнодорожные проекты ОПОП, находящиеся на стадии эксплуатации, строительства, планирования, в контексте рисков для обезлесения

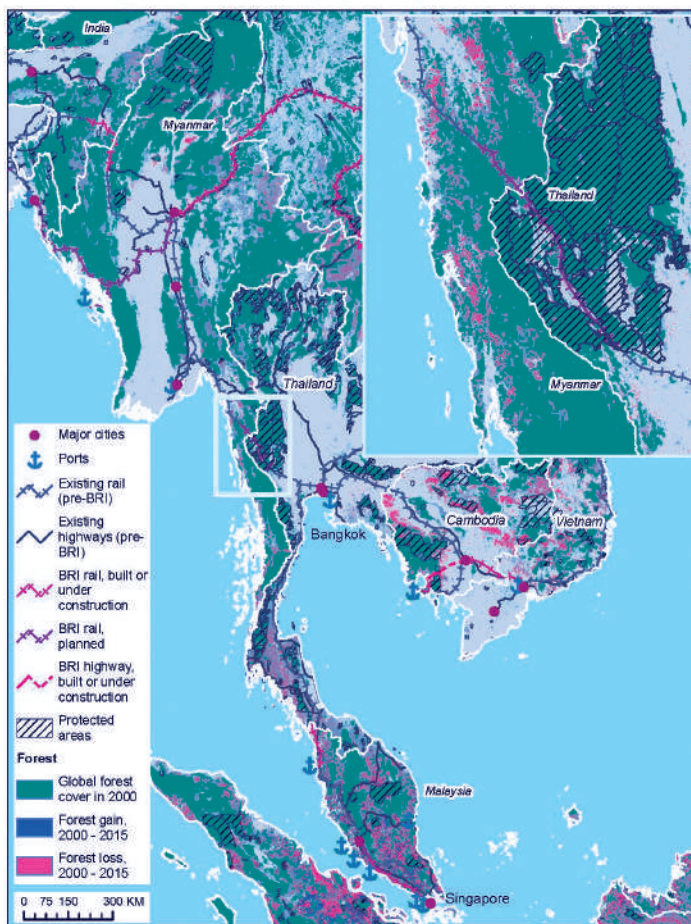
а. Лесной покров, потери лесов и прирост лесов в странах ОПОП



⁸ Данные по Индии получены от Ашера, Гарга и Новосада 2017 и Качана 2016. Данные по Китаю - от Денга и др. 2011.

⁹ Здесь отражено воздействие дорожного строительства в Латинской Америке, где инвестиции в “средней степени” вырубленные и освоенные места были связаны с более высокой степенью вырубки лесов.

6. Лесной покров, потери лесов, прирост лесов и охраняемые территории в странах Экономического коридора Китай - полуостров Индокитай



Примечание: На вставке показан предложенный проект ОПОП - Бирманская железная дорога, секция Нам Ток-Танбюзаят.

автомобильных и железнодорожных проектов ОПОП может быть незначительным; их “пограничный” характер подразумевает более высокие затраты и другие препятствия на пути развития и эксплуатации. Но деградация подобных нетронутых пограничных ландшафтов более вредна из-за важных функций их экосистемы, в то время как в долгосрочной перспективе существует большая неопределенность в отношении того, как компании и домашние хозяйства могут отреагировать на увеличение доступа и вызванные динамические изменения.

Выбор проектов для маршрутов ОПОП и дополнительные меры экономической политики окажут большое влияние на конечные экологические затраты. Среди них выбор между альтернативными маршрутами на макро- и микроуровнях, виды транспортных путей (например, автомобильный против железнодорожного), а также

Вставка 4.2: Влияние транспортной инфраструктуры ОПОП на выбросы

Влияние транспортных проектов ОПОП на выбросы является низким на глобальном уровне, но оно может быть значительным для конкретных стран, учитывая изменения в экономической активности и составе производства (Малишевска и ван дер Менсбрюгте 2019).

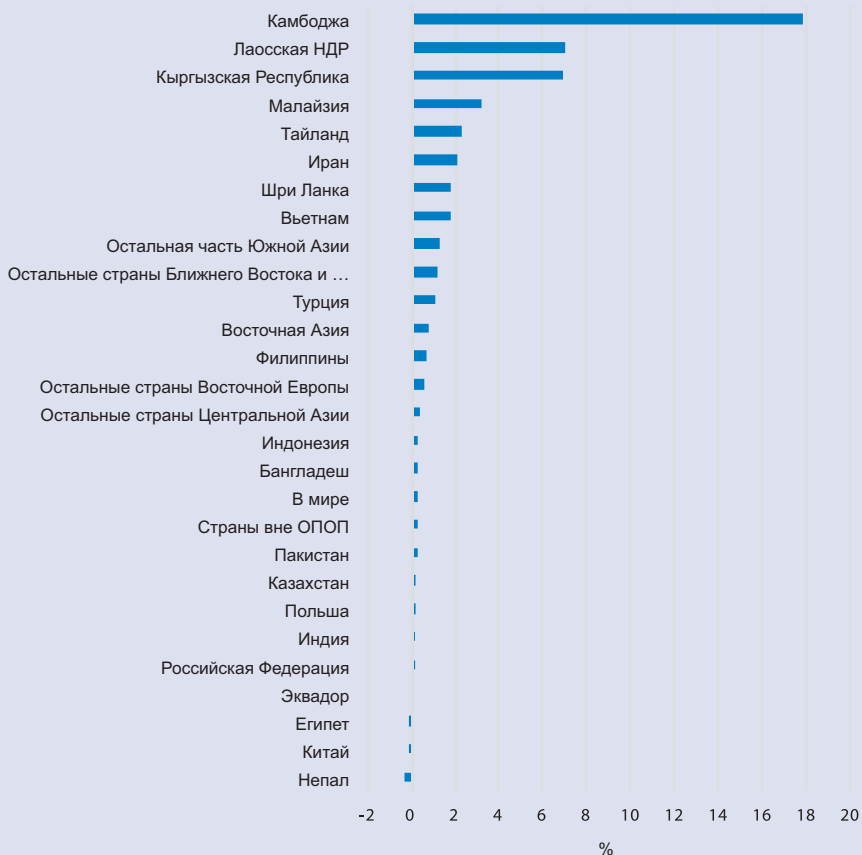
Модель CGE отслеживает выбросы 14 газов. Четыре из них - это парниковые газы (ПГ)¹, которые в наибольшей степени связаны с радиационным воздействием и глобальным потеплением. Остальные 10, в основном, являются местными загрязнителями, имеющими потенциально значимые последствия для здоровья, однако они могут взаимодействовать и с ПГ, оказывая влияние на изменение климата. К примеру, диоксид серы в атмосфере снижает радиационное воздействие и, таким образом, действует на охлаждение атмосферы. В модели выбросы диоксида углерода (CO₂) происходят исключительно от сжигания ископаемого топлива - таким образом, модель не отслеживает трансформаций в результате изменений в землепользовании (как в случае обезлесения) или технологических выбросов (скажем, от производства цемента). Оставшиеся 13 газов образуются из промежуточного и конечного спроса на товары и услуги, факторного использования (например, земли для выращивания риса или стада в животноводстве, выбросы метана на свалках).

Изменение в структуре выбросов, генерируемых сценариями ОПОП, будет отражать совокупность факторов, которые можно разбить на эффекты масштаба (изменения в ВВП), технические эффекты (изменения в структуре входных данных) и композиционные эффекты (изменения в структуре выпуска внутри каждой страны и между странами). Технические эффекты, вероятно, останутся незначительными, поскольку никакие явные меры экономической политики не нацелены на выбросы - единственные изменения в относительных ценах происходят от изменений торговой политики, в том числе связанных с ОПОП. Более того, предполагается, что большинство ресурсов потребляются в фиксированных количествах. При прочих равных, эффекты масштаба должны совпадать с увеличением ВВП в отдельных странах. Композиционные эффекты, скорее всего, будут значительными, так как политика, разработанная ОПОП, ведет к изменению сравнительных преимуществ, сопровождаемых существенными переменами как внутренней, так и внешней структуры производства. Это не всегда легко проследить в моделируемой экономике многих стран и секторов. Если производство перемещается в относительно чистые сектора и страны, композиционные эффекты могут противодействовать эффектам масштаба и наоборот.

¹ Также называются киевскими газами, поскольку были обозначены как цели в Соглашении по Киотскому протоколу, подписанному в 1997.

Выбросы CO₂ увеличиваются во всем мире примерно на 0.3 процента, но, как подчеркивается, существует значительная гетерогенность между странами и регионами (Диаграмма Вставки 4.2.1). Причины разные. В Камбодже увеличение выпуска продукции очень велико во всех трех транспортных секторах. В Лаосской Народно-Демократической Республике, напротив, наблюдается более скромный рост перевозок, около 5 процентов, и довольно существенное увеличение производства изделий из кожи, химикатов, каучука, пластмассы и готовых металлических изделий. Кыргызская Республика больше похожа на Камбоджу - с большим ростом в транспортном секторе. В Китае, на другом конце спектра, умеренное сокращение производства в ряде секторов, включая воздушный транспорт, химикаты, каучук, пластмассу, а также целлюлозу и бумагу.

Диаграмма Вставки 4.2.1: Изменение выбросов углерода в 2030 относительно базового уровня



Источник: Малишевска и ван дер Меньбрюгге, 2019

Таблица 4.2: Варианты снижения экологических рисков

Избежать	<p>Планировать маршруты, чтобы избежать уязвимых сред:^a</p> <ul style="list-style-type: none"> • Определить альтернативные варианты маршрута, обходящие чувствительные области. • Провести социальный анализ затрат и выгод (с учетом экономических, экологических и социальных последствий), чтобы помочь сделать выбор между альтернативными маршрутами. Этот анализ должен учитывать трансграничное воздействие для смягчения загрязнения инвазивных видов, загрязнения водных ресурсов, защиты культурного наследия и другого нематериального наследия, загрязнения земли, ландшафта, связанных с ними объектов или проектов. • Это должно быть сделано на микроуровне, для больших сегментов ОПОП и для ОПОП в целом, чтобы учесть взаимозависимость местоположений, влияние инвестиций, и затрагиваемые среды.
Сократить	<p>Смягчать воздействие с помощью экологически обоснованной разработки и дополнительных мер. Варианты включают в себя:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Переходы в местах дикой природы (мосты и подземные переходы, с механизмами “входа” диких животных в переходы), звуковые барьеры, освещение, направленное вниз для уменьшения светового загрязнения, сохранение деревьев, сроки строительства, чтобы избежать важных периодов миграции или спаривания животных. • Туннель-мост-туннель - для снижения риска оползней и эрозии. • Регулирование, правоприменение и стимулы для сокращения обезлесения, браконьерства и торговли исчезающими видами. Это может включать создание охраняемых районов вблизи транспортных коридоров, устранение недостатков в потенциале правоприменения и осуществление стимулирующих / компенсационных выплат владельцам или местным органам власти в обмен на поддержание лесов и экосистем. Вопросы, связанные с охраняемыми районами, следует координировать в рамках ОПОП, чтобы обеспечить сокращение, а не перемещение вредной деятельности. • Применять анализ социальных затрат и выгод при выборе транспортных вариантов (категории железнодорожных путей, железные дороги против автомобильных, электрические против стандартных, нормативы выбросов выхлопных газов и технического обслуживания транспортных средств). Здесь встает вопрос о предпочтении железных дорог автомобильным, особенно высокоскоростных электрических - из-за меньшего загрязнения и уменьшения посягательств на пограничные ландшафты из-за меньшего количества точек доступа и их концентрации в и без того плотных городах.
Восстановить	<p>Принять меры по устранению ущерба, нанесенного строительным процессом. К примеру:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Укрепить поврежденные склоны. • Пересадить растительность. • Восстановить нарушенные водные пути или водно-болотные угодья.

^a Таких как нетронутые пограничные ландшафты, горячие точки эндемизма биоразнообразия, охраняемые районы, леса, подверженные обезлесению, ландшафты с опасностью топографии или землетрясения и другие уязвимые ландшафты.

^b Одной из таких программ является Программа компенсации бизнеса и биоразнообразия.

Компенсировать Компенсировать нанесенный окружающей среде ущерб, которого невозможно было избежать, уменьшить или восстановить - за счет инвестиций в расположенные за пределами строительства территории, которые обеспечивают чисто нейтральные или чисто положительные экологические результаты в целом. Признанные во всем мире компенсационные программы предлагают стандарты, следуя которым можно провести самооценку проектов ОПОП. Примеры:

- Компенсация выбросов углерода и, после нанесения вреда ареалам биоразнообразия, улучшение альтернативных, сопоставимых территорий биоразнообразия в других местах (с аналогичными эндемичными видами или функциями экосистемы).
- Механизмы включают в себя Оплату экосистемных услуг (PES), компенсационные фонды биоразнообразия, которым проекты должны платить, банки биоразнообразия, продающие компенсационные кредиты, и дополнительные специальные решения для каждого проекта, предусмотренные общенациональными или локальными законами о компенсациях. Ранний скрининг рисков для биоразнообразия с помощью таких инструментов, как комплексная оценка биоразнообразия, может помочь планировщикам в сборе и оценке данных до начала реализации проекта, что еще больше снизит неблагоприятное воздействие.

Компенсация предлагается в качестве крайней меры, поскольку она сталкивается с внутренними проблемами распределения (выгоды получают места и общины, не несущие затрат), в то время как оценки воздействия показали неоднозначные результаты.

Вставка 4.3: Требования Всемирного банка к экологической и социальной структуре

Экологические и социальные стандарты устанавливают требования к заемщикам относительно выявления и оценки экологических и социальных рисков и воздействий, связанных с проектами, поддерживаемыми Банком посредством финансирования инвестиционных проектов. Банк полагает, что применение этих стандартов, сопровождаемое выявлением экологических рисков и управление ими, поможет заемщикам в достижении их цели по сокращению бедности и устойчивому повышению благосостояния - на благо окружающей среды и их граждан. Подобными стандартами может быть: (а) помогать заемщикам в накоплении надлежащего международного опыта в области экологической и социальной состоятельности; (б) оказывать заемщикам содействие в выполнении их национальных и международных экологических и социальных обязательств; (в) способствовать ликвидации дискриминации, повышению прозрачности, участия, подотчетности и управления; (г) улучшить результаты проектов в области устойчивого развития посредством постоянного взаимодействия с заинтересованными сторонами.

10 экологических и социальных стандартов устанавливают правила и нормы, которым заемщик и проект должны будут следовать в течение жизненного цикла программы, а именно:

- Экологический и социальный стандарт 1: Оценка и управление экологическими и социальными рисками и воздействиями.

- Экологический и социальный стандарт 2: Труд и условия труда.
- Экологический и социальный стандарт 3: Эффективное использование ресурсов, предотвращение и контроль загрязнения.
- Экологический и социальный стандарт 4: Здоровье и безопасность общины.
- Экологический и социальный стандарт 5: Приобретение земли, ограничения на землепользование и вынужденное переселение.
- Экологический и социальный стандарт 6: Сохранение биоразнообразия и устойчивое управление живыми природными ресурсами.
- Экологический и социальный стандарт 7: Коренные народы/страны Африки к югу от Сахары, исторически недостаточно обслуживаемые традиционные местные общины.
- Экологический и социальный стандарт 8: Культурное наследие.
- Экологический и социальный стандарт 9: Финансовые посредники.
- Экологический и социальный стандарт 10: Вовлечение заинтересованных сторон и раскрытие информации.

Экологический и социальный стандарт 1 (ЭСС 1) применяется ко всем проектам, для которых запрашивается финансирование инвестиционного проекта Банка. ЭСС 1 устанавливает важность: (а) существующей экологической и социальной структуры заемщика в отношении рисков и воздействий проекта; (б) комплексной экологической и социальной оценки для определения рисков и воздействий проекта; (в) эффективного вовлечения общества посредством раскрытия связанной с проектом информации, консультаций и эффективной обратной связи; (г) управления экологическими и социальными рисками и воздействиями заемщика на протяжении всего жизненного цикла проекта. Банк требует, чтобы все экологические и социальные риски и воздействия проекта были учтены в рамках экологической и социальной оценки, проводимой в соответствии с ЭСС 1. В ЭСС 2-10 изложены обязательства заемщика по выявлению и устранению экологических и социальных рисков и воздействий, которые могут потребовать особого внимания. Эти стандарты устанавливают цели и требования, чтобы избежать, минимизировать, сократить и смягчить риски и воздействия, а также с целью компенсации или возмещения значительных остаточных воздействий.

Источник: Основан на рамочном документе социально-экологических гарантий Всемирного банка (Всемирный банк 2017b).

множество возможных действий по восстановлению, смягчению и компенсации. Сейчас самое подходящее время для инвестирования небольших сумм, необходимых для картирования экологически уязвимых и ценных территорий, расположенных вдоль ОПОП, и проведения анализа социальных затрат и выгод, чтобы ориентировать планировщиков на выбор беспроектных сценариев. Реализация рекомендаций анализа

социальных и экологических затрат и выгод во многих случаях потребует улучшения институционального потенциала исполняющих организаций стран ОПОП, а также ряда китайских финансовых структур.

Эти оценки влияния на окружающую среду могут проводиться как на уровне коридора ОПОП, так и проект (Лосос и другие, 2018). Экологическая и социальная оценка коридора ОПОП будет сосредоточена на всем транспортном коридоре, пользуясь преимуществами масштаба и связности ОПОП - дабы учесть совокупные прямые и косвенные риски, связанные с этими проектами. Подобные стратегические оценки будут состоять из обобщения существующих данных, исследований и информации и будут усилены с помощью механизмов привлечения заинтересованных сторон и повышения общественной прозрачности. Основываясь на проекте и его возможных воздействиях, при разработке и оценке отдельных проектов можно рассмотреть способы решения выявленных проблем. Координация между странами и партнерами-исполнителями проектов должна обеспечивать согласованность методологий, применяемых при проведении экологических и социальных оценок, с тем чтобы можно было учитывать кумулятивные воздействия и управлять ими. Эти шаги соответствуют Экологическим и Социальным гарантийным требованиям Всемирного банка (Вставка 4.3).

Социальные риски, связанные с деятельностью транспортного сектора

Социальные риски тесно связаны с экологическими рисками, так как транспортные проекты как прямо, так и косвенно влияют на общины и окружающую их среду. В дополнение к стратегическим экологическим и социальным оценкам, рекомендованным выше, проекты ОПОП должны учитывать социальные риски, связанные с завершением строительных работ. В более широком смысле, социальное воздействие должно учитывать все перечисленное ниже:

- Прямые или косвенные угрозы безопасности человека.
- Риск того, что проект окажет несоразмерное воздействие на уязвимое население.
- Дискриминация в отношении отдельных лиц или групп при предоставлении доступа к ресурсам развития и преимуществам проекта.
- Негативные экономические и социальные последствия, связанные с принужденным изъятием земли или ограничениями на землепользование.
- Риски или воздействия, связанные с владением и использованием земли и природных ресурсов.
- Воздействие на здоровье, безопасность и благополучие работников и общин, затронутых проектом.
- Риски для культурного наследия.

Хотя все проекты ОПОП, вероятно, будут учитывать какие-то из этих социальных последствий, ОПОП представляет собой уникальный вызов для передвижения людей и рабочей силы. Многие транспортные инвестиционные проекты включают в себя строительные работы, для которых необходимая рабочая сила, а сопутствующие товары и услуги не могут быть полностью поставлены на месте. В подобных условиях часть всей рабочей силы должна поступать извне. Во многих случаях этот приток осложняется притоком других людей (“последователей”), которые отслеживают приходящую рабочую силу с целью продажи им товаров и услуг либо в поисках работы или деловых возможностей. Эта быстрая миграция, называемая притоком рабочей силы, может негативно повлиять на общественную инфраструктуру проектных территорий, коммунальные услуги, жилье, устойчивое управление ресурсами и социальную динамику (Всемирный банк, 2016а). Приток рабочей силы носит временный и преходящий характер и обычно возникает в период или непосредственно перед строительством объекта. Управленцам, правительствам и местным поставщикам услуг порой не хватает времени или ресурсов для адаптации и соответствующего реагирования.

Подобный приток рабочих и их последователей может привести к неблагоприятным социальным и экологическим воздействиям на местные общины, особенно если они являются сельскими, отдаленными или небольшими. Среди неблагоприятных воздействий выделяются: увеличение спроса и конкуренции на местные товары и услуги, что может привести к повышению цен и вытеснению местных потребителей; увеличение спроса на экосистему и природные ресурсы; социальные конфликты внутри и между общинами; повышенный риск распространения инфекционных заболеваний и рост числа случаев противозаконного поведения и преступности (Всемирный банк 2016а). Подобные неблагоприятные эффекты обычно усиливаются, когда строительные работы проводятся в уязвимых общинах или рядом с ними, а также в ситуациях повышенного риска.

Особую озабоченность вызывает распространение болезней, передающихся половым путем, чему способствует как приток рабочей силы, так и мобильность работников в транспортном секторе. Краткосрочная миграция, вдали от дома и семьи, увеличивает вероятность сексуальных отношений с несколькими партнерами, превращая транспортные маршруты в критические очаги распространения ВИЧ-инфекции/СПИДа (Всемирный банк 2004). Несмотря на то, что большинство людей с ВИЧ-инфекцией не проживает в странах коридора ОПОП, в ряде из них наблюдается рост новых случаев заболевания. Восточная Европа и Центральная Азия - единственный регион мира, в котором эпидемия ВИЧ наращивает темпы, причем ежегодный рост заболеваемости ВИЧ-инфекцией в период с 2010 по 2017 увеличился на 30 процентов (ЮНЭЙДС 2018). Большинство людей с ВИЧ проживает в России¹⁰, где увеличиваются случаи поражения

¹⁰ Из всех пораженных ВИЧ людей, проживающих в Восточной Европе и Центральной Азии, 70 процентов приходится на Россию.

инфекцией, за ней следует Украина; за пределами России частота поражения ВИЧ-инфекцией стабильна. На Китай, Индию и Индонезию приходится почти три четверти от общего числа людей с ВИЧ, проживающих в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Несмотря на то, что число новых поражений ВИЧ в период с 2010 по 2017 сократилось на 14 процентов, в последние годы этот прогресс замедлился, а в ряде стран участились случаи этого заболевания, особенно в Пакистане и на Филиппинах (ЮНЭЙДС 2018).

Снижение рисков притока рабочей силы: наилучшие практические меры Всемирного банка

Для устранения подобных рисков необходимы соответствующие шаги, сопровождающие инвестиции в транспортной сфере, а также дополнительные меры экономической политики в целевых странах. После негативных последствий притока рабочей силы в рамках дорожного проекта, реализуемого в Уганде при поддержке Всемирного банка, был подготовлен подробный отчет с описанием проблем и ответных действий Банка на корпоративном и проектном уровнях (Всемирный банк, 2016b). Из опыта, представленного в этом отчете, можно извлечь три основных урока. Во-первых, необходимо создать четкую институциональную структуру, понять и устранить ограничения потенциала. Роли и обязанности различных сторон должны быть четко определены и иметь обязательную силу на юридической и договорной основе. Во-вторых, важно изначально инвестировать, чтобы понять среду, в которой будет реализовываться проект, идентифицировать существенные риски для бедных сельских общин, обусловленных среди прочего, притоком рабочей силы. В-третьих, важно подготовить и запустить меры по устранению потенциальных гендерных рисков. Для включения этих параметров в процесс подготовки проекта, Всемирный банк разработал систему отбора инвестиций - с целью определения профиля риска притока рабочей силы и необходимых мер по смягчению его последствий (Всемирный банк 2016a).

Для уменьшения в проектах Банка рисков, связанных с притоком рабочей силы, был разработан комплексный перечень мер передового опыта (Всемирный банк, 2016a; АБР и др. 2018). Что же касается определения ролей и обязанностей, Всемирный банк рекомендует обеспечить: твердое намерение заемщика решать эти проблемы и проблему защиты детей до начала проекта и на протяжении всего проектного цикла; включить в контракты на строительные работы меры по смягчению социальных и экологических факторов; включить в контракт с инженером по надзору четкие обязанности по экологическому, социальному контролю и кадровым потребностям; соблюдать кодекс поведения работников, включенный в их контракты и имеющий законную силу.

Для устранения рисков в общинах Всемирный банк предлагает: обеспечить активное участие местных органов власти, создание соответствующих комиссий по взаимодействию с общинами и рассмотрению жалоб, чтобы получать, направлять и реагировать на жалобы или проблемы; согласовать протоколы идентификации и отчетности по гендерному

насилию и насилию в отношении детей; запустить информационные кампании по повышению осведомленности работников и общин. Наилучшими практическими мерами для уменьшения рисков являются: поощрение найма работников из местных жителей; предоставление женщинам и девочкам возможности трудоустройства посредством установления климат благоприятствования при приеме на работу; обеспечение надлежащей проверки информации о претендентах на рабочие места.

И наконец, для создания заслуживающих доверия институтов наилучшей практикой является: обеспечение гарантий, что власти не будут применять ответные меры в отношении людей, выявляющих риски; сотрудничество с правоохранительными органами, чтобы обеспечить наказание за преступное поведение работников и, таким образом, предотвратить подобное поведение в будущем; обеспечение принятия ответных мер, включая минимальный пакет для жертв гендерного насилия.

Дополнительные меры также необходимы в странах ОПОП - для ограничения распространения заболеваний, передающихся половым путем. Мобильные группы населения вдоль коридоров, такие как водители грузовиков, моряки и рабочие-мигранты, относятся к числу наиболее уязвимых групп. Кроме того, при открытых границах особую обеспокоенность вызывают торговля наркотиками, женщинами и детьми в целях проституции. Например, в странах Центральной Азии близость и открытие границ с Афганистаном были признаны причинами увеличения употребления наркотиков в 2000-х (Годинью и другие, 2005). В этом контексте Всемирный банк рекомендовал региональным правительствам предпринять немедленные шаги для улучшения надзора, принятия и реализации целевых стратегий и расширения масштабов работы с крайне уязвимыми лицами и группами населения. Необходимо, чтобы новые инвестиционные проекты в транспортную сферу региона сопровождались дополнительными мерами по ограничению рисков и повышению осведомленности о распространении венерических заболеваний в странах, расположенных вдоль транспортных коридоров.

ГЛАВА 5

Формирование Инициативы
“Один пояс, один путь”:
Меры экономической
политики и институты

Инвестиции ОПОП предоставляют странам возможность улучшить свою инфраструктуру, расширить торговлю и связность между собой и остальным миром и, таким образом, увеличить экономический рост и снизить уровень бедности. Реализация этого потребует значительных дополнительных действий со стороны всех участников Инициативы ОПОП. Необходимо будет принять и существенные риски, которые влекут за собой крупные проекты, такие как финансовые и долговые риски. Текущие реформы должны быстрее воплощаться в реальность – с тем, чтобы последняя соответствовала амбициозным планам Инициативы “Один пояс, один путь”.

Реформы и действия, направленные на формирование будущего развития в рамках Инициативы “Один пояс, один путь”, должны основываться на трех основных принципах для стран ОПОП, включая Китай:

- Первый принцип - это прозрачность, в том числе обширное и подробное информирование о проектах. Прозрачность в планировании проектов, бюджетных затратах и бюджетном процессе, а также в закупках повысит эффективность отдельных инвестиций в инфраструктуру и усовершенствует стратегии национального развития. Более того, высокая степень прозрачности необходима для укрепления доверия общества к инвестиционным решениям и стимулирования его вовлеченности.
- Второй принцип - реформы внутри страны. Во многих странах действующие торговая политика и практика управления границами препятствуют трансграничной торговле. Облегчение импорта и экспорта товаров важно для стран, чтобы воспользоваться всеми преимуществами инвестиций ОПОП. Все страны коридора выиграют от открытых процессов закупок, более сильного управления, а также от фискальных рамок и принципов приемлемости долга, которые позволят им полностью учитывать потенциальные затраты на инфраструктуру, финансируемую за счет долга. Учитывая риски, связанные со строительством коридоров ОПОП, страны могут также инвестировать в дополнительную корректирующую политику, системы социальной и экологической безопасности, повышение квалификации, в другую инфраструктуру, а также в мобильную рабочую силу.
- Третий принцип - многостороннее сотрудничество, включая координацию проектов в рамках ОПОП. Чтобы страны могли в полной мере воспользоваться позитивными вторичными эффектами от развития экономических коридоров, им необходимы совместная работа - в целях упрощения процедур торговли и улучшения управления границами, унификация стандартов создания инфраструктуры, согласование правовых стандартов и вопросы защиты инвесторов, что будет стимулировать дальнейшие инвестиции в коридоры ОПОП и контролировать экологические риски. Также потребуется найти многосторонний подход для решения потенциальных проблем со связанной с проектами ОПОП задолженностью и возможными инвестиционными спорами и проблемами, касающимися закупок. В некоторых случаях понадобится

более тесное сотрудничество с существующими институтами, такими как Соглашения о государственных закупках ВТО, прочими региональными организациями. В каких-то случаях возникнет необходимость в создании новых механизмов и институтов.

Грамотная последовательность реформ будет иметь ключевое значение. Некоторые шаги требуют срочности и должны быть предприняты неотложно, в то время как инфраструктурные проекты все еще находятся на ранних стадиях планирования, включая правильность выбора проектов и их разработки. Эффективный менеджмент фискальных, управленческих, экологических и социальных рисков требует принятия предварительных мер для улучшения структуры приемлемости долга, открытости государственных закупок, механизмов снижения коррупционных возможностей и обеспечения соответствия высоким экологическим и социальным стандартам. Пакет инициатив, анонсированный на 2-ом Форуме “Один пояс, один путь” в Пекине в апреле 2019, является первым шагом в правильном направлении, хотя впереди еще немало работы (Вставка 5.1). Усиление прозрачности и информации о проектах является обязательным предварительным условием для многих из этих шагов. Это требует координации между различными субъектами в правительственных органах Китая, кредитными учреждениями, фирмами частного сектора и государственными предприятиями. Первой неотложной задачей должно стать создание всеобъемлющей базы данных проектов “Одного пояса, одного пути”.

Со временем могут быть проведены другие реформы, поскольку они направлены на дополнение инвестиций ОПОП и устранение последствий создания новой инфраструктуры - таких как их распределительные и пространственные эффекты. Для такого комплекса мер также важна расстановка приоритетов. Задержки на границах, ограничения в торговле и ПИИ порождают значительные диспропорции, противоречащие цели улучшения связности. Они также не дают возможности странам воспользоваться преимуществами проектов ОПОП в полной мере, что в некоторых случаях приводит к понижению уровня благосостояния. Как показывает анализ, уменьшение этих диспропорций может иметь большой и немедленный эффект. Другие важные реформы, направленные на углубление торговых соглашений, поддержку участия частного сектора, усиление правовой защиты инвестиций и обеспечение того, чтобы выгодами от реализации проектов ОПОП пользовалось большинство, должны начать осуществляться, как только Инициатива будет полностью сформулирована.

Формирование “Одного пояса, одного пути” как действительно многосторонней инициативы потребует выхода за рамки двусторонних договоренностей. Нынешние двусторонние отношения, возвращенные и установленные Китаем, могут быть целесообразными в краткосрочной перспективе, особенно на этапах развития некоторых коридоров. Но разработка всеобщей основы для Инициативы “Один пояс, один путь” поможет обеспечить четкий путь для продолжения реформ. Механизмы долгосрочного институционального управления могут выполнять несколько функций, включая

институционализацию координационных механизмов, предоставление платформы для общественной информации и прозрачности, улучшение стандартов.

Матрица мер и реформ

Несмотря на то, что условия в разных странах отличаются, следующие рекомендации в отношении экономической политики и практики могут помочь им определить реформы, необходимые для получения выгод и снижения рисков, связанных с инвестициями ОПОП. Некоторые шаги уже хорошо зарекомендовали себя на практике, и требуется лишь их претворение в жизнь, для реализации других может потребоваться определенное законодательство, многостороннее сотрудничество и экспертный анализ. Все рекомендации представлены в таблице лишь в общих чертах, и для каждой из них необходим подробный план действий. В предыдущих главах и особенно в справочных документах дается более подробная информация.

Вставка 5.1: Ключевые инициативы, запущенные на 2-м Форуме “Один пояс, один путь”

С 25 по 27 апреля 2019 Китай принимал участников 2-го Форума Международного сотрудничества по ОПОП, проводимого раз в два года. Первый Форум “Один пояс, один путь” прошел 14-15 мая 2017. Главными темами 2-го Форума стали качественная разработка ОПОП, поддержка инфраструктуры, обеспечивающей качество и связность, чистый, инклюзивный и зеленый “Один пояс, один путь”. Председатель КНР Си Цзиньпин в своем вступительном слове на Форуме подчеркнул важность высоких стандартов в китайских проектах ОПОП для обеспечения их высокого качества, полезности для людей и долговечности. С этой целью на Форуме было выдвинуто несколько крупных инициатив, в том числе:

Открытый и чистый “Пояс и путь” - “Пекинская инициатива по чистому Шелковому пути” призывает к международному сотрудничеству в целях обеспечения прозрачности и целостности, а также борьбы с коррупцией. Инициатива подчеркивает необходимость реализации Инициативы ОПОП в соответствии с духом Конвенции ООН по борьбе с коррупцией и другими международными нормами и правовыми документами, направленными на повышение открытости и прозрачности правительственной информации; предотвращение и разрешение торговых и инвестиционных споров; содействие сотрудничеству в области финансов, налогообложения, интеллектуальной собственности и защиты окружающей среды; тщательный надзор за проектами ОПОП, включая строгое применение соответствующих законов и правил, действующих в сфере государственных закупок; повышение осведомленности и потенциала участвующих стран и их партнеров по развитию; продвижение договоров о двусторонней экстрадиции и взаимной правовой помощи на основе соответствующих международных конвенций и договоров. Это важные принципы, отвечающие передовой международной практике. Их успешное внедрение требует дальнейшей операционализации посредством законов, экономической политики и руководящих принципов в области государственных закупок, надежных систем разрешения споров, а также стороннего мониторинга и правоприменения.

Зеленый “Пояс и путь” - “Принципы зеленых инвестиций для “Одного пояса, одного пути” призывают к поощрению экологичности, устойчивости климата и социальной интеграции в рамках новых инвестиционных проектов ОПОП. Эти принципы соответствуют целям Повестки ООН в области устойчивого развития на период до 2030 и Парижского соглашения. Они отражают передовую международную практику в области зеленого, инклюзивного и устойчивого развития, включая понимание экологических, социальных и управленческих рисков; внедрение устойчивости в корпоративное управление; раскрытие экологической информации; принятие системы управления “зеленой” цепочкой поставок и использование “зеленых” финансовых инструментов. Нарастание потенциала посредством коллективных действий и расширение связей с заинтересованными сторонами также являются принципами, следование которым необходимо поощрять. Китай и другие страны-участницы строительства ОПОП выиграют от дальнейшей практической реализации этих передовых международных принципов путем гармонизации и приведения своих экологических и социальных стандартов в соответствие с передовой международной практикой и учета сетевого или коридорного характера ОПОП при оценке экологических и социальных рисков и вариантов их смягчения.

Устойчивый “Пояс и путь”. Министерство финансов Китая запустило Рамочный документ приемлемости долга для стран-участниц ОПОП, чтобы содействовать их устойчивому экономическому и социальному развитию при обеспечении приемлемого уровня задолженности. Предлагаемый Рамочный документ основан на Рамочном документе о приемлемости долга, составленном Международным валютным фондом и Всемирным банком для стран с низким уровнем доходов. Как отмечалось в Главе 4, несмотря на то, что подготовка Рамочного документа

ОПОП является шагом в правильном направлении, его эффективность будет зависеть от того, как его будут использовать страны-участницы ОПОП и финансовые учреждения, и будут ли они его использовать вообще. В настоящее время использование этого документа является добровольным. Более того, доверие к нему будет зависеть от способности его пользователей собирать соответствующие данные, делиться этими данными с заинтересованными сторонами и обнародовать результаты анализа устойчивости долга.

Многосторонние инвестиции в инфраструктуру и обеспечение связности. Министерство финансов Китая и ряд многосторонних институтов развития подписали Меморандум о взаимопонимании по созданию многосторонней платформы сотрудничества - Многостороннего центра сотрудничества по финансированию развития. Подписавшиеся стороны в настоящее время совместно работают над созданием Центра, который, как ожидается, будет мобилизовать ресурсы для содействия обмену информацией, наращиванию потенциала и подготовке проектов. Это важная инициатива, призванная поддержать более широкое инвестирование в высококачественную инфраструктуру и связность - с учетом передовой международной практики и использования опыта многосторонних институтов развития.

Матрица 5.1: Действия по реформированию ОПОП

Что делать?	Кто?			Когда?		
	Китай	Страны ОПОП	Совместно	Заблаговременно	Краткосрочно	Среднесрочно
Дополнительные реформы						
Интеграция и развитие коридора						
Содействовать реформам по упрощению торговых процедур, чтобы ликвидировать недостатки, используя, среди прочего, подходы к управлению границами, учитывающие факторы риска, современные системы информационных и коммуникационных технологий с реорганизованной и рационализаторской практикой.	✓	✓	✓		✓	
Устранить препятствия для торговой политики, в том числе в секторах услуг, таких как транспорт, и продвигаться к углублению торговых соглашений, которые будут поддерживать инвестиции ОПОП (включая такие области экономической политики, как инвестиции, конкуренция, визы и убежища, а также государственные закупки).	✓	✓	✓		✓	
Обеспечить правильность выбора и планирования проекта. К примеру, потребовать полное описание ожидаемых выгод от проекта, включая дальнейшую экономическую деятельность, которая может быть создана благодаря этим инвестициям, и прямые и косвенные эффекты. Рассмотреть возможность дополнительных инвестиций, в том числе в информационные и коммуникационные технологии.	✓	✓	✓	✓		
Обеспечить функциональную совместимость транспортной инфраструктуры с помощью гармонизации законов, общих институциональных рамок, а также норм, стандартов и практик, основанных на международно согласованных стандартах.	✓	✓	✓		✓	
Участие частного сектора						
Усилить правовую защиту инвестиций посредством правил и правоприменения. Создать совместные и нейтральные механизмы для урегулирования и предотвращения споров.	✓	✓	✓			✓
Планировать государственные инвестиции таким образом, чтобы избежать вытеснения частного сектора из коммерчески жизнеспособных предприятий. Определить приоритетность проектов, структурирование которых в краткосрочной и среднесрочной перспективе не является полностью коммерческим или не является коммерческим вообще, но имеет большое воздействие на развитие.	✓	✓		✓		
Поддержать реформу нормативно-правовой среды на национальном уровне и путем						

Матрица 5.1: Действия по реформированию ОПОП (продолжение)

Что делать?	Кто?			Когда?		
	Китай	Страны ОПОП	Совместно	Заблаговременно	Краткосрочно	Среднесрочно
экспериментирования политики и тщательного планирования особых экономических зон (ОЭЗ). Например, в полной мере использовать синергизм между ОЭЗ и связностью инфраструктуры.	✓	✓				✓
Инклюзивность						
Обеспечить соответствующую основу мер экономической политики для урегулирования корректировки расходов, вызванной торговыми шоками в результате конкуренции с торговыми партнерами, включая политику в области социального обеспечения и труда (таких, как образование и профессиональная подготовка).	✓	✓				✓
Устранить потенциально негативные последствия территориального неравенства путем сокращения прямых ограничений на внутреннюю мобильность рабочей силы и косвенных ограничений, связанных с диспропорциями на рынках земли и жилья. Повысить привлекательность периферийных территорий за счет дополнительных инвестиций в логистику, транспорт и развитие навыков.	✓	✓				✓
Убедиться, что города и субнациональные центры могут извлечь выгоду из проектов ОПОП, инвестируя в логистику для развития местных хабов, улучшая состояние городского транспорта и другие услуги, где ожидается приток населения, инвестируя в человеческий капитал, который будет обслуживать существующие и новые инвестиционные потоки.	✓	✓				✓
Управление						
Фискальные риски						
Публично раскрывать информацию о сроках и условиях проектов ОПОП, включая информацию о ссудах по государственным займам.						
Координировать деятельность различных участников в Китае - государственных органов, кредитных учреждений, фирм частного сектора и государственных предприятий. Создать обширную базу данных по проектам ОПОП.	✓			✓		
Кредитные учреждения Китая должны убедиться, что их кредитные операции (по отношению к иностранному правительству, государственному органу иностранного правительства или с гарантией иностранного правительства) соответствуют основному законодательству и подзаконным актам страны-заемщика и что объем финансирования адекватно отражает стоимость проекта.	✓			✓		

Матрица 5.1: Действия по реформированию ОПОП (продолжение)

Что делать?	Кто?			Когда?		
	Китай	Страны ОПОП	Совместно	Заблаговременно	Краткосрочно	Среднесрочно
Систематически использовать анализ приемлемости долга, выполненный с целью подготовки Рамочного документа приемлемости долга ОПОП, что поможет в определении объемов и сроков заимствований с целью обеспечения приемлемости долга, на основании информации, представленной Всемирным банком и МВФ в Оценках приемлемости задолженности. Предложить общедоступные шаблоны для соглашений о финансировании в рамках ОПОП и воздерживаться от использования положений о конфиденциальности.	✓			✓		
Сделать участие в реструктуризации долга публичным. Обеспечить наличие структуры реструктуризации долга, способствующей своевременному предоставлению необходимой помощи и позволяющей Китаю, в случае необходимости, участвовать совместно с другими кредиторами.	✓			✓		
Улучшить публикацию подробных отчетов по государственному долгу, охватывающих общий государственный долг, государственные гарантии и задолженность нефинансовых государственных предприятий.		✓		✓		
Создать комплексные фискальные структуры с надлежащей отчетностью о государственных операциях, адекватным мониторингом и управлением фискальными рисками, многолетними бюджетами и прозрачной практикой закупок		✓		✓		
Воздерживаться от заимствования обеспеченных кредитов, которые нарушают применимые Положения об “оговорке об отказе от залога” и которые обеспечены залогом через несвязанные потоки активов или доходов, и гарантировать, чтобы сниженные риски, возникающие в связи с обеспечением залогом, отражались в улучшенных финансовых условиях.		✓		✓		
Улучшить нормативно-правовую базу для государственно-частного партнерства и закупочных процессов.	✓	✓	✓	✓		
Риски управления						
Переходить к использованию признанных на международном уровне передовых методов закупок в проектах ОПОП. Как минимум, обеспечить, чтобы проекты, превышающие пороговое значение, присуждались в соответствии с процедурами открытых национальных торгов среди китайских компаний, в том числе предприятий с иностранными	✓			✓		

Матрица 5.1: Действия по реформированию ОПОП (продолжение)

Что делать?	Кто?			Когда?		
	Китай	Страны ОПОП	Совместно	Заблаговременно	Краткосрочно	Среднесрочно
инвестициями (как согласовано в Парижской Декларации об эффективности).						
Применять национальные законы о закупках к закупкам в проектах ОПОП для повышения прозрачности и конкурентоспособности закупок по проектам ОПОП.		✓		✓		
Шире использовать торговые соглашения, в том числе Соглашение о государственных закупках ВТО, для повышения вероятности применения передовой практики закупок.	✓	✓	✓	✓		
Повысить прозрачность за счет более обширного доступа к данным и документам на всех этапах закупочного процесса.		✓		✓		
Использовать как интервенции со стороны предложения (прозрачность строительного сектора, красные флажки, договоры о целостности), так и механизмы со стороны спроса (мониторинг общины) для решения проблем, связанных с мониторингом, отчетностью и обеспечением борьбы с коррупцией.	✓	✓		✓		
Экологические и социальные риски						
Провести стратегическую социальную и экологическую оценку проектов, расположенных вдоль коридоров ОПОП, в дополнение к стандартным оценкам на уровне проекта. Переходить к международно признанному передовому опыту решения экологических рисков. (Экологические и социальные основы Всемирного банка предусматривают 10 стандартов и комплексное рассмотрение передового опыта.)	✓	✓	✓	✓		
Переходить к применению признанного на международном уровне передового опыта для устранения социальных рисков, связанных с приобретением земли и переселением; рисков для коренных народов; риском, исходящим от трудовых лагерей с большим наплывом посторонних; рисков для здоровья и безопасности общин, расположенных вблизи строительных площадок.	✓	✓	✓	✓		

Примечание: В зависимости от мер экономической политики сотрудничество может быть между всеми странами ОПОП (включая Китай)

ССЫЛКИ

- ADB (Asian Development Bank). 2007. "Improving Local Governance and Service Delivery: Citizen Report Card Learning Tool Kit." Mandaluyong City, Philippines: ADB. Available at: <http://www.citizenreportcard.com/crccom/crc/pdf/manual.pdf>.
- . 2017. *Meeting Asia's Infrastructure Needs*. Mandaluyong City, Philippines: ADB.
- ADB, UKAID, JICA (Japan International Cooperation Agency), and World Bank. 2018. *The WEB of Transport Corridors in South Asia*. Washington, DC: World Bank.
- Alexeeva, V., C. Queiroz, and S. Ishihara. 2008. "Monitoring Road Works Contracts and Unit Costs for Enhanced Governance in Sub-Saharan Africa." Transport Paper 21, World Bank, Washington, DC.
- Arvis, J.-F., V. Vesin, R. Carruthers, C. Ducruet, and P. de Langen. 2019. *Maritime Networks, Port Efficiency, and Hinterland Connectivity in the Mediterranean. International Development in Focus*. Washington, DC: World Bank.
- Asher, S., T. Garg, and P. Novosad. 2017. *The Ecological Footprint of Transportation Infrastructure*. Working Paper. Available at: http://www.greengrowthknowledge.org/sites/default/files/downloads/resource/Asher_The%20Ecological%20Footprint%20of%20Transportation%20Infrastructure.pdf.
- Bandiera, L., and V. Tsiropoulos. 2019. "A Framework to Assess Debt Sustainability and Fiscal Risks under the Belt and Road Initiative." Unpublished working paper, World Bank, Washington, DC.
- Baniya, S., N. Rocha, and M. Ruta. 2018. "Trade Effects of the New Silk Road: A Gravity Analysis." Policy Research Working Paper 8694, World Bank, Washington, DC.
- Bartley Johns, M., C. Kerswell, J. L. Clarke, and G. McLinden. 2018. "Trade Facilitation Challenges and Reform Priorities for Maximizing the Impact of the Belt and Road Initiative." MTI Global Practice Discussion Paper 4, World Bank, Washington, DC.
- Bastos, P. 2018. "Exposure of Belt and Road Economies to China Trade Shocks." Policy Research Working Paper WPS 8503, World Bank, Washington, DC.
- Benitez-Lopez, A., R. Alkemade, and P. A. Verweij. 2010. "The Impacts of Roads and Other Infrastructure on Mammal and Bird Populations: A Meta-Analysis." *Biological Conservation* 143 (6): 1307–16.
- Bird, J., M. Lebrand, and A. Venables. 2019. "The Belt and Road Initiative: Reshaping Economic Geography in Central Asia?" Policy Research Working Paper WPS 8807, World Bank, Washington, DC.
- Boffa, M. 2018. "Trade Linkages between the Belt and Road Economies." Policy Research Working Paper WPS 8423, World Bank, Washington, DC.
- Brautigam, D., and J. Hwang. 2016. "Eastern Promises: New Data on Chinese Loans in Africa, 2000 to 2014." Working Paper 4, China–Africa Research Initiative, School of Advanced International Studies, Johns Hopkins University, Washington, DC.
- Bruschi, D., D. A. Garcia, F. Gugliermetti, and F. Cumo. 2015. "Characterizing the Fragmentation Level of Italy's National Parks Due to Transportation Infrastructures." *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 36: 18–28.
- Bullock, R., Z. Liu, and H. Tan. 2019. "Belt and Road Initiative: The Land-based Freight Market Analysis." Unpublished working paper, World Bank, Washington, DC.
- Cader, M., A. Cantor, S. Shao, and M. Liu. 2019. "Co-Investment and Creating Markets along the Belt and Road." Unpublished working paper, World Bank, Washington, DC.
- Calderon, C., and L. Serven. 2014. "Infrastructure, Growth, and Inequality: An Overview." Policy Research Working Paper 7304, World Bank, Washington, DC.
- Caliendo, L., and F. Parro. 2015. "Estimates of the Trade and Welfare Effects of NAFTA." *The Review of Economic Studies* 82 (1): 1–44.
- Chen, M., and C. Lin. 2018. "Foreign Investment across the Belt and Road: Patterns, Determinants and Effects." Policy Research Working Paper 8607, World Bank, Washington, DC.
- Constantinescu, C., A. Mattoo, and M. Ruta. 2018. "Trade in Developing East Asia: How It Has Changed and Why It Matters." Policy Research Working Paper 8533, World Bank, Washington, DC.
- Constantinescu, C., and M. Ruta. 2018. "How Old is the Belt and Road Initiative? Long Term Patterns of Chinese Exports to BRI Economies." MTI Practice Note 6, World Bank, Washington, DC.
- Deloitte. 2018. "Embracing the BRI Ecosystem in 2018: Navigating Pitfalls and Seizing Opportunities." Available at: https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4406_Belt-and-road-initiative/4406_Embracing-the-BRI-ecosystem.pdf.
- Deng, X., J. Huang, E. Uchida, S. Rozelle, and J. Gibson. 2011. "Pressure Cookers or Pressure Valves: Do Roads Lead to Deforestation in China?" *Journal of Environmental Economics and Management* 61 (1): 79–94.

- Derudder, B., X. Lia, and C. Kunaka. 2018. “Connectivity Along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative.” MTI Global Practice Discussion Paper 6, World Bank, Washington, DC.
- De Soyres, F., A. Mulabdic, and M. Ruta. 2019. “Common Transport Infrastructure: A Quantitative Model and Estimates from the Belt and Road Initiative.” Policy Research Working Paper WPS 8801, World Bank, Washington, DC.
- De Soyres, F., A. Mulabdic, S. Murray, N. Rocha, and M. Ruta. 2018. “How Much Will the Belt and Road Initiative Reduce Trade Costs?” Policy Research Working Paper WPS 8614, World Bank, Washington, DC.
- Devadas, S., and S. M. Pennings. 2018. “Assessing the Effect of Public Capital on Growth: An Extension of the World Bank Long-Term Growth Model.” Policy Research Working Paper 8604, World Bank, Washington, DC.
- Djankov, S., and C. Freund. 2002. “Trade Flows in the Former Soviet Union, 1987 to 1996.” *Journal of Comparative Economics* 30 (1): 76–90.
- Donaldson, D. 2018. “Railroads of the Raj: Estimating the Impact of Transportation Infrastructure.” *American Economic Review* 108 (4–5): 899–934.
- Doree, A. 2004. “Collusion in the Dutch Construction Industry: An Industrial Organization Perspective.” *Building Research and Information* 32 (2): 146–156.
- Duranton, G., and A. J. Venables. 2018. “Place-based Policies for Development.” Policy Research Working Paper WPS 8410, World Bank, Washington, DC.
- Echandi, R. 2018. “The Debate on Treaty-Based Investor–State Dispute Settlement (ISDS): Empirical Evidence (1987–2017) and Policy Implications.” *ICSID Review, Foreign Investment Law Journal* 33 (2018).
- Farole, T. 2017. “Special Economic Zones and Industrialization: History, Recent Development, and Future Challenge.” Unpublished working paper, World Bank, Washington, DC.
- Flyvbjerg, B. 2014. “What You Should Know about Megaprojects and Why: An Overview.” *Project Management Journal* 45 (2): 6–19.
- . 2017. “Introduction: The Iron Law of Megaproject Management.” In *The Oxford Handbook of Megaproject Management*, edited by B. Flyvbjerg, 1–18. Oxford, UK: Oxford University Press.
- Frankopan, P. 2017. *The Silk Roads: A New History of the World*. London: Bloomsbury.
- Freund, C., A. Mulabdic, and M. Ruta. 2019. “Is 3D Printing a Threat to Global Trade? The Trade Effects You Didn’t Hear About.” Unpublished working paper, World Bank, Washington, DC.
- Ghossein, T., B. Hoekman, and A. Shingal. 2018. “Public Procurement in the Belt and Road Initiative.” Background paper, World Bank, Washington, DC.
- Godinho, J., T. Novotny, H. Tadesse, and A. Vinokur. 2005. “HIV/AIDS and Tuberculosis in Central Asia: Country Profiles.” Working Paper, World Bank, Washington, DC.
- Goosem, M. 2015. “Vulnerability and Climatic Conditions: Particular Challenges for Road Planning, Construction, and Maintenance.” In *Handbook of Road Ecology*, edited by R. van der Ree, D. J. Smith, and C. Grilo, 397–406. West Sussex, UK: Wiley.
- Gould, D. M. 2018. “Critical Connections: Promoting Economic Growth and Resilience in Europe and Central Asia.” *Europe and Central Asia Studies*, World Bank, Washington, DC.
- Guha, P., and D. Sivaev. 2018. “Belt and the City: Complementary Policies and Investments to Enhance City Competitiveness.” Unpublished working paper, World Bank, Washington, DC.
- Hallward-Driemeier, M., and G. Nayyar. 2018. *Trouble in the Making? The Future of Manufacturing-Led Development*. Washington, DC: World Bank.
- Head, K., and T. Mayer. 2014. “Gravity Equations: Workhorse, Toolkit, and Cookbook?” Chapter 3 in *Handbook of International Economics*, edited by G. Gopinath, E. Helpman, and K. Rogoff, 131–195. Amsterdam: Elsevier.
- Helsingen, H., B. Milligan, M. Dailey, and N. Bhagabati. 2018. *Greening China’s Belt & Road Initiative in Myanmar*. Yangon, Myanmar: World Wildlife Fund.
- Hillman, J. 2018. “How Big Is China’s Belt and Road?” Blog post, Center for Strategic and International Studies, Washington, DC. Available at: <https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road>.
- Hoare, A., L. Hong, and J. Hein. 2018. “The Role of Investors in Promoting Sustainable Infrastructure under the Belt and Road Initiative.” Research Paper, Chatham House, London.
- Hofmann, C., A. Osnago, and M. Ruta. 2017. “Horizontal Depth: A New Database on the Content of Preferential Trade Agreements.” Policy Research Working Paper WPS 7981, World Bank, Washington, DC.
- Howkins, J. 2013. “How to Note: Reducing Corruption in Infrastructure Sectors.” Evidence on Demand, UK Department of International Development, London. Available at: http://www.undp-aciac.org/publications/ac/publications/EoD_Consultancy_May2013_Reducing_Corruption_in_Infrastructure.pdf.

- Hummels, D., and G. Schaur. 2013. "Time as a Trade Barrier." *American Economic Review* 103 (7): 2935–59.
- IMF (International Monetary Fund), World Bank, and WTO (World Trade Organization). 2017. "Making Trade and Engine of Growth for All: The Case for Trade and for Policies to Facilitate Adjustment." Policy Paper, IMF, World Bank, and WTO, Washington, DC.
- Ibisch, P. L., M. T. Hoffmann, S. Kreft, G. Pe'er, V. Kati, L. Biber-Freudenberger, D. A. DellaSala, M. M. Vale, P. R. Hobson, and N. Selva. 2016. "A Global Map of Roadless Areas and Their Conservation Status." *Science* 354 (6318): 1423–27.
- International Transport Forum. 2016. *Capacity to Grow: Transport Infrastructure Needs for Future Trade Growth*. Paris.
- Isaksson, A.-S., and A. Kotsadamb. 2018. "Chinese Aid and Local Corruption." *Journal of Public Economics* 159 (2018): 146–159.
- JICA (Japan International Cooperation Agency). 2008. "National Highway No. 5 Improvement Project." Vietnam–Japan Joint Evaluation Team 2007, JICA, Tokyo. Available at: https://www.jica.go.jp/english/our_work/evaluation/oda_loan/post/2008/pdf/e_project29_full.pdf.
- . 2009. "Ex Post Evaluation of Japanese ODA Loan Project: National Highway No. 5 Improvement Project (I) (II)." Report prepared by Masumi Shimamura, Mitsubishi UFJ Research and Consulting Co., Ltd. Tokyo: JICA. Available at: https://www2.jica.go.jp/en/evaluation/pdf/2009_VNV-5_4.pdf.
- Jolliffe, D. M., and E. B. Prydz. 2016. "Estimating International Poverty Lines from Comparable National Thresholds." Policy Research Working Paper WPS 7606, World Bank, Washington, DC.
- Kaczan, D. J. 2016. "Can Roads Contribute to Forest Transitions?" PhD Thesis, Sanford School of Public Policy and Nicholas School of the Environment, Duke University, Durham, NC.
- Kelly, T. 2018. "The Digital Silk Road: Development opportunities within the Belt and Road Initiative." Unpublished working paper, World Bank, Washington, DC.
- Kenny, C. 2006. "Measuring and Reducing the Impact of Corruption in Infrastructure." Policy Research Working Paper 4099, World Bank, Washington, DC.
- Kher, P., and T. Tran. 2018. "Investment Protection along the Belt & Road." MTI Global Practice Discussion Paper 12, World Bank, Washington, DC.
- Kunaka, C. 2018. "Institutional Arrangements for Band and Road Corridors." Unpublished working paper, World Bank, Washington, DC.
- Laird, J., and A. J. Venables. 2017. "Transport Investment and Economic Performance: A Framework for Project Appraisal." *Transport Policy* 56 (May): 1–11.
- Lall, S. V., and M. Lebrand. 2019. "Who Wins, Who Loses? Understanding the Spatially Differentiated Effects of Belt and Road Initiative." Policy Research Working Paper WPS 8806, World Bank, Washington, DC.
- Lebrand, M., and C. Briceño-Garmendia. 2018. "Transport Connectivity in Europe, Central Asia and China: Assessing the Needs and Effects of BRI Interventions."
- Leigland, J. 2018. "Public–Private Partnerships in Developing Countries: The Emerging Evidence-based Critique." *The World Bank Research Observer* 33 (1): 103–134.
- Li, Xin, Yingling Fan, and Lan Wu. 2017. "CO2 emissions and Expansion of Railway, Road, Airline and Inland Waterway Networks over the 1985–2013 Period in China: A Time Series Analysis." *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 57 (September): 130–40. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trd.2017.09.008>.
- Linn, J. F., and L. Zucker, 2019. "An 'Inside-out' Perspective on the Impact of the Belt and Road Initiative in Central Asia and the South Caucasus: How to Maximize its Benefits and Manage its Risks. Emerging Markets Forum." Forthcoming, Oxford University Press.
- Losos, E., A. Pfaff, L. Olander, S. Mason, and S. Morgan. 2018. "Reducing Environmental Risks from Belt and Road Initiative Investments in Transportation Infrastructure." Policy Research Working Paper 8718, World Bank, Washington, DC.
- Maliszewska, M., and D. van der Mensbrugge. 2019. "The Belt and Road Initiative: Macro and Sectoral Impacts." Policy Research Working Paper WPS 8814, World Bank, Washington, DC.
- Millward, J. 2013. *The Silk Road: A Very Short Introduction*. Oxford, UK: Oxford University Press.
- Notteboom, T. 2017. "PortGraphic: Top 15 Container Ports in Europe in 2016—Has TEU Growth Resumed?" *Port Economics*. Available at: <http://www.porteconomics.eu/2017/03/26/portgraphic-top-15-container-ports-in-europe-in-2016-has-teu-growth-resumed/>.
- OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development). 2015. *State-Owned Enterprises in the Development Process*. Paris: OECD Publishing. https://read.oecd-ilibrary.org/finance-and-investment/state-owned-enterprises-in-the-development-process_9789264229617-en#page8.
- Rastogi, C., and J. F. Arvis. 2014. *The Eurasian Connection: Supply-Chain Efficiency along the Modern Silk Route through Central Asia*.

- Washington, DC: World Bank.
- Ravallion, M., and S. Chen. 2011. "Weakly Relative Poverty." *Review of Economics and Statistics* 93 (4): 1251–1261.
- Reed, T., and A. Trubetskoy. 2019. "Assessing the Value of Market Access from Belt and Road Projects." Policy Research Working Paper WPS 8815, World Bank, Washington, DC.
- Rozenberg, J., and M. Fay. 2019. *Beyond the Gap: How Countries Can Afford the Infrastructure They Need while Protecting the Planet*. Washington, DC: World Bank.
- Sieber, N. 2014. "Road Corruption Unmasked." BalkanInsight. Available at: <http://www.balkaninsight.com/en/article/road-corruption-unmasked-1>.
- Taglioni, D., and D. Z. Gurara. 2018. "Private Sector Participation in the Belt and Road Initiative." Draft paper, IFC and IMF, Washington, DC.
- UNAIDS (Joint United Nations Program on HIV/AIDS). 2018. *Global AIDS Update 2018: Miles to Go: Closing Gaps, Breaking Barriers, Righting Injustices*. Geneva: UNAIDS. Available at: http://www.unaids.org/sites/default/files/media_asset/miles-to-go_en.pdf.
- We Are Social. 2018. *Global Digital Report 2018*. New York: We Are Social. Available at: <https://digitalreport.wearesocial.com/>.
- Wiederer, C. 2018. "Logistics Infrastructure along the Belt and Road Initiative Economies." MTI Practice Notes 5, World Bank, Washington, DC.
- World Bank. 2004. "Taming HIV/AIDS on Africa's Roads." Findings Note 236, World Bank, Washington, DC.
- . 2007. *The Many Faces of Corruption: Tracking Vulnerabilities at Sector Level*. Washington, DC: World Bank.
- . 2009. *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*. Washington, DC: World Bank.
- . 2016a. "Managing the Risks of Adverse Impacts on Communities from Temporary Project Induced Labor Influx." Guidance Note, World Bank, Washington, DC. Available at: <http://pubdocs.worldbank.org/en/497851495202591233/Managing-Risk-of-Adverse-impact-from-project-labor-influx.pdf>.
- . 2016b. "Uganda Transport Sector Development Project—Additional Financing: Lessons Learned and Agenda for Action." World Bank, Washington, DC. Available at: <http://documents.worldbank.org/curated/en/948341479845064519/pdf/110455-BR-PUBLIC-LESSONS-LEARN-IDA-SecM2016-0204.pdf>.
- . 2016c. *World Development Report 2016: Digital Dividends*. Washington, DC: World Bank.
- . 2017a. *Public–Private Partnerships Reference Guide, Version 3*. Washington, DC: World Bank. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/29052>.
- . 2017b. *The World Bank Environmental and Social Framework*. World Bank, Washington DC.
- . 2018a. *A Glass Half Full: The Promise of Regional Trade in South Asia*. Washington, DC: World Bank. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/30246>.
- . 2018b. "Indicative TEN-T Investment Action Plan." Washington, DC: World Bank. Available at: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/ten-t_iap_web-dec13.pdf.
- . 2018c. "2018 Private Participation in Infrastructure (PPI) Annual Report." Washington, DC: World Bank. Available at: https://ppi.worldbank.org/~media/GIAWB/PPI/Documents/Global-Notes/PPI_2018_AnnualReport
- . 2018d. "Procuring Infrastructure PPPs." Washington, DC: World Bank. Available at: <http://bpp.worldbank.org/>
- World Economic Forum. 2018. *Global Competitiveness Report*. Cologny, Switzerland: World Economic Forum.
- World Justice Project. 2018. "Our Work." Washington, DC and Seattle, WA: World Justice Project. Available at: <https://worldjusticeproject.org/our-work/wjp-rule-law-index>.
- Zhang, C., and J. Gutman. 2015. "Aid Procurement and the Development of Local Industry: A Question for Africa." *Global Economy and Development Working Paper 88*, Brookings Institution, Washington, DC.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение А. Страны, охваченные данным отчетом

Страна	Регион ГВБ	Страна	Регион ГВБ
1 Кения	AFR	37 Польша	ECA
2 Танзания	AFR	38 Румыния	ECA
3 Бруней-Даруссалам	EAP	39 Российская Федерация	ECA
4 Камбоджи	EAP	40 Сербия	ECA
5 Китай	EAP	41 Словацкая Республика	ECA
6 САР Гонконг, Китай	EAP	42 Словения	ECA
7 Индонезия	EAP	43 Таджикистан	ECA
8 Лаосская НДР	EAP	44 Турция	ECA
9 Малайзия	EAP	45 Туркменистан	ECA
10 Монголия	EAP	46 Украина	ECA
11 Мьянма	EAP	47 Узбекистан	ECA
12 Филиппины	EAP	48 Бахрейн	MENA
13 Сингапур	EAP	49 Джибути	MENA
14 Тайвань, Китай	EAP	50 Арабская Респ. Египет	MENA
15 Таиланд	EAP	51 Исламская Респ. Иран	MENA
16 Тимор-Лешти	EAP	52 Ирак	MENA
17 Вьетнам	EAP	53 Израиль	MENA
18 Албания	ECA	54 Иордания	MENA
19 Армения	ECA	55 Кувейт	MENA
20 Азербайджан	ECA	56 Ливан	MENA
21 Беларусь	ECA	57 Оман	MENA
22 Босния и Герцеговина	ECA	58 Катар	MENA
23 Болгария	ECA	59 Саудовская Аравия	MENA
24 Хорватия	ECA	60 Сирийская Арабская Респ.	MENA
25 Республика Чехия	ECA	61 Объед. Арабские Эмираты	MENA
26 Эстония	ECA	62 Зап. Берег и Сектор Газа	MENA
27 Грузия	ECA	63 Республика Йемен	MENA
28 Греция	ECA	64 Афганистан	SAR
29 Венгрия	ECA	65 Бангладеш	SAR
30 Казахстан	ECA	66 Бутан	SAR
31 Кыргызская Республика	ECA	67 Индия	SAR
32 Латвия	ECA	68 Мальдивы	SAR
33 Литва	ECA	69 Непал	SAR
34 Молдова	ECA	70 Пакистан	SAR
35 Черногория	ECA	71 Шри Ланка	SAR
36 Северная Македония	ECA		

Примечания: AFR = Страны Африки к югу от Сахары; EAP = Восточная Азия и Тихоокеанский регион; ECA = Европа и Центральная Азия; MENA=Ближний Восток и Северная Африка; SAR = Южная Африка.

Приложение Б. Инвестиции ОПОП в автомобильные и, железные дороги и мосты

Таблица Б1: Экономический пояс Шелкового пути ("Пояс")

№ Проекта	Улучшенный сегмент	Страна	Тип работы	Статус	Детали	Дата статуса
1. Центральный ж/д коридор	Улан-Удэ-Уланбаатор-Эрэнхот - Пекин-Тяньцзинь	Россия	Модерн. ж/д	В эксплуата-ции		30/10/18
		Монголия				
2. Северный ж/д коридор	Курагино-Кызыл Кызыл-Арты Суур-Овоот Овоот-Эрдэнэт Эрдэнэт-Салхит	Россия	Новая ж/д	Планиро-вание	Строительство началось на участке к угольной шахте Овоот, завершение ожидается в 2019. Участок за Овоот только планируется. Окончательное технико-экономическое обоснование одобрено в апреле 2018.	10/04/18
		Монголия	Новая ж/д			
3. Западный ж/д коридор	Арты Суур-Урумчи	Монголия, Китай	Новая ж/д	Предложено	Предложено в рамках Монгольской нац. ж/д политики и совместной декларации Кита- Монголия-Россия.	25/11/18
4. Восточный ж/д коридор	Чобалсан-Бичиг Бичиг-Чифэн Чифэн-Цзиньчжоу	Монголия Китай	Новая ж/д Новая ж/д Реконстр. ж/д	Предложено	Предложено и еще обсуждается. Китай, Россия и Монголия готовы к практической реализации соглашения.	23/01/18
5. Нижнелевинский мост	Ленинское-Тунцзян	Китай, Россия	Новая ж/д	Строится	Китайская сторона ж/д моста завершена. Массивные наводнения отсрочили работы на российской стороне. Россия должна завершить свой участок в 2018.	13/11/18
6. Приморский 1 Коридор (Приморье-1)	Погранич. Переход Переход Полтавка Харбин-Уссурийск Уссурийск-китайская граница Владивосток-Восточный порт Находка	Китай, Россия	Сокр. погр. расходов	Эксплуати-руется		26/09/18
		Китай, Россия	Сокр. погр. расходов			
		Китай, Россия	Модерн. ж/д Реконстр. дороги			
7. Приморский 2 Коридор (Приморье-2) Порт Зарубино	Чойбалсан-Арихан Краскино-Хунчуньский Переход Граница Китая-Зарубино Граница Китая-Зарубино	Монголия	Новая ж/д	Эксплуати-руется	Начато в этом году. Первый тест на перегрузку выполнен в апреле и сентябре 2018, новая транзитная линия Зарубино-Нинбо была открыта в Приморье-2 Коридор соединяет Хунчунь, пограничный город в провинции Цзялинь и порт Зарубино.	13/11/18
		Китай, Россия	Сокр. погр. расходов			
		Россия	Новая ж/д			
8. Магистраль АН-3	Улан-Удэ-Эрэнхот Эрэнхот-Цзинин	Россия, Монголия, Китай	Новая дорога	Эксплуати-руется	Открыта для эксплуатации, работоспособность в августе 2016 и с тех пор используется.	30/09/18
		Монголия, Китай	Модерн. дороги			
		Китай				
9. Магистраль АН-4	Новосибирск-Ховд-Урумчи	Россия, Монголия, Китай	Новая дорога	Эксплуати-руется	Open for use but construction still no стрит. работы продолжаются. Часть Азиатской магистрали 4, из Новосибирска в Харачи.	30/09/18
10. Южная угольная ж/д	Хуут - Таван Толгой Гушун Сухайт Гушун Сухайт-Баоту	Монголия	Новая ж/д	Строится	В Монголии ведутся строительные работы, завершение которых запланировано на 2019. Работает китайский участок.	12/02/18
		Китай	Новая ж/д			
11. Ж/д Хоргос-Актау	Хоргос-Жетыген Жезказган-Саксаальский Бейней-Шалкар Хоргосский сухой порт Порт Актау	Казахстан	Новая ж/д высокой пропускной способности	Строится	Ж/д связывает то, что вскоре станет крупнейшим в мире сухим портом - Хоргос (Китай) с портом Актау (Казахстан). После полной эксплуатации железная дорога позволит перевозить грузы вдоль Каспийского моря и Кавказа в Европу и через Исламскую Республику Иран в Персидский залив.	15/04/17
		Казахстан	Новая ж/д			
		Китай, Казахстан	Новая ж/д			
		Казахстан	Сокр. расх.на границе Новый морской порт			

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР КИТАЙ-МОНГОЛИЯ-РОССИЯ

НОВЫЙ ЕВРАЗИЙСКИЙ СУХОПУТНЫЙ МОСТ

Таблица Б1: Экономический пояс Шелкового пути ("Пояс")

	№ Проекта	Улучшенный сегмент	Страна	Тип работы	Статус	Детали	Дата статуса	
НОВЫЙ ЕВРАЗИЙСКИЙ СУХОПУТНЫЙ МОСТ	12.	ВСМ Москва-Казань	Россия	Новая ж/д высокой пропускной способности	Предложено	В мае 2018 Евраз. Банк развития обязался финансировать этот объект, подписав соглашение о сотрудничестве с Российской железной дорогой.	30/05/18	
	13.	Урумчи-Хоргос ж/д	Китай	Новая ж/д высокой пропускной способности	Эксплуатируется	Введен в эксплуатацию новый участок железной дороги между Хоргосом и Урумчи.	30/05/18	
	14.	Урумчи-Хоргос дорога	Китай	Новая раздел. дорога	Эксплуатируется	Некоторые строит. работы продолжаются. Но дорога открылась и работает в Китае и через Казахстан внутрь страны.	30/05/18	
	15.	Дорога Хоргос-Алматы	Казахстан	Новая раздел. дорога	Эксплуатируется		30/05/18	
	16.	Магистраль Р4/А17	Астана-Павлодар	Казахстан	Модерн. дороги	Эксплуатируется		7/09/18
	17.	Магистраль М36	Астана-Караганда	Казахстан	Модерн. дороги	Эксплуатируется	В настоящее время используется, но Казахстан продолжает приступать к другим расширениям и модернизации этой дороги.	7/09/18
	18.	Магистраль А2	Алматы-Шымкент Шымкент-Ташкент	Казахстан, Узбекистан	Модерн. дороги Модерн. дороги	Эксплуатируется	Модернизированная дорога пролегает от Алматы до пункта Узынагаши. Она продолжается как двухполосная магистраль к Шымкенту.	11/10/18
	19.	Магистраль М32	Шымкент-Ташкент	Казахстан, Узбекистан	Модерн. дороги	Эксплуатируется		11/10/18
	ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР КИТАИ-ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ- ЗАПАДНАЯ АЗИЯ	20.	Тегеран-Мешхед ж/д	Исламская Республика Иран	Модерн. ж/д	Строится	Проект электрификации начался в 2017 и завершение планируется через 48 месяцев.	4/05/18
21.		Тегеран-Исфахан высокоскор. ж/д	Исламская Республика Иран	Новая ж/д высокой пропускной способности	Строится	Завершение ожидается в 2021.	25/11/18	
22.		Кашгар-Ташкент ж/д	Кашгар-Андижан	Китай, Кыргызская Республика, Узбекистан	Новая ж/д	Предложено		19/02/18
23.		Шер Хан - Герат ж/д	Пап-Ташкент Шер Хан-Кундуз-Герат	Узбекистан Афганистан	Новая ж/д высокой пропускной способности		Термиское расширение эксплуатируется с 2012. Ожидаемое завершение март 2019.	7/11/18
24.		Самарканд-Мешхед ж/д	Самарканд-Ашгабат-Мешхед	Узбекистан, Туркменистан, Иран	Модерн. ж/д	Эксплуатируется		1/06/18
25.		Кашгар-Душанбе ж/д	Кашгар-Душанбе	Китай, Кыргызская Республика, Таджикистан	Новая ж/д	Предложено		01/09/17
26.		Альтернативная дорога Север-Юг	Джалалабад-Тео Ашуу	Кыргызская Республика	Реконструкция дороги	Строится		01/06/18
27.		Душанбе-Афган ж/д	Душанбе-Колхозабад	Таджикистан	Модерн. ж/д	Предложено		23/08/18
28.	Порт Баку-Туркменбаши-Баку	Актау-Баку	Казахстан Туркменистан	Новое морское соединение Новое морское соединение	Эксплуатируется	Порты Баку, Актау и Туркменбаши работают	05/07/18	

Таблица Б1: Экономический пояс Шелкового пути (“Пояс”)

	№ Проекта	Улучшенный сегмент	Страна	Тип работы	Статус	Детали	Дата статуса
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР КИТАЙ-ЦЕНТРАЛЬНАЯ АЗИЯ- ЗАПАДНАЯ АЗИЯ	29. Баку-Тбилиси ж/д	Баку-Гянжа-Тбилиси	Азербайджан, Грузия	Модерн.ж/д	Эксплуатируется	Запущена в октябре 2017. Хотя ее планирование началось в 2007, оно несколько раз откладывалось.	30/10/18
	30. Тбилиси-Карс ж/д	Тбилиси-Карс	Грузия, Турция	Новая ж/д	Эксплуатируется	Запущена в октябре 2017	28/05/18
	31. Порт Анаклия Анаклия- Стамбул	Порт Анаклия	Грузия, Турция	Новый порт Новая ж/д высокой пропускной способности Новое морское соединение	Эксплуатируется		28/07/18
	32. Порт Амбарли	Стамбул	Турция	Новые порты и морские соединения	Эксплуатируется		21/04/18
	33. Порт Пирей	Афины	Греция	Основное расширение порта	Эксплуатируется		27/02/18
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР КИТАЙ-ПАКИСТАН	34. Дорога Яркант	Ташкурган - Яркан (Шахе)	Китай	Новая дорога	Предложено		25/06/17
	35. Каракорум	Кашгар-Хунджеерб Райкот-Шинкиари Шинкиари-Бурхан	Китай, Пакистан	Реконстр. автомагистрали Новая дорога Модерн. дороги	Строится	Реконструкция магистрали Китай-Пакистан все еще продолжается и, как ожидается, будет завершена к 2019. Магистраль следует историческому торговому маршруту. Перевал Хунджеерб является единственной связью между Китаем и Пакистаном. Предыдущие реконструкции были сделаны вне ОПОП - после того, как наводнениями размыло пакистанские дороги.	19/10/18
	36. Китай-Пакистан	Кашгар-Хунджеерб-Таксила	Китай, Пакистан	Новая ж/д	Предложено	Планируется выполнение ТЭО	07/11/18
	37. Расширение пропускных мощностей Хавелиана и Хайдарабада (ML-1)	Хавелиан - Ларкана - Хайдарабад	Пакистан	Модерн. ж/д	Строится	Модернизация ML-1 Пакистанской железной дороги началась в 2018. Ожидается, что два этапа проекта будут завершены к 2021.	21/04/18
	38. Расширение мощностей Карачи -Пешавар	Карачи - Хайдарабад - Пешавар	Пакистан	Модерн. ж/д	Запланировано	Эта ж/д соединит все крупные города Пакистана и станет транспортной магистралью страны.	02/10/18
	39. Гвадар ж/д	Котла Джем - Кветта - Гвадар	Пакистан	Новая ж/д	Запланировано	Эта ж/д соединит все крупные города Пакистана и станет транспортной магистралью страны..	02/04/18
	40. Альтернативный Гвадарский железнодорожный переход	Гвадар-Карачи	Пакистан	Новая ж/д	Предложено	По состоянию на конец 2018 никаких конкретных планов нет, тем не менее упоминается в дискуссиях.	30/10/18
	41. Бесима-Джейкобабад ж/д	Бесима-Джейкобабад	Pakistan	Новая ж/д	Запланировано	Эта ж/д соединит все крупные города Пакистана и станет транспортной магистралью страны.	27/03/18
	42. Магистраль Малтан М3/М4	Мост М2/М3 Файзалабад-Малтан	Пакистан	Новая дорога	Эксплуатируется	Запущена в мае 2018 и сейчас эксплуатируется.	27/05/18
	43. Модерн. дороги Лахор-Абдул Хаким	Лахор-Абдул Хаким	Пакистан	Модерн. дороги	Эксплуатируется	К октябрю 2018 все работы были завершены, и магистраль была готова к открытию для движения.	9/10/18
44. Дорога Мултан Суккур	Мултан - Суккур	Пакистан	Модерн. дороги	Строится	Первый участок дороги с двусторонним движением и полосами был запущен в 2018 и находится в рабочем состоянии. Остальная часть - в стадии строительства и будет завершена к 2019.	17-Sep-18	

Таблица Б1: Экономический пояс Шелкового пути ("Пояс")

	№ Проекта	Улучшенный сегмент	Страна	Тип работы	Статус	Детали	Дата статуса	
	45.	Дорога Гвадар - Сураб	Гвадар - Панджгур - Сураб	Пакистан	Новая дорога	Эксплуатируется	10/09/17	
	46.	Дорога Сура - Д.И. Хан-роуд	Сураб - Кветта - Д.И. Хан	Пакистан	Реконстр. дороги	Эксплуатируется	Запущена в 2017 и сейчас эксплуатируется.	26/11/17
	47.	Дорога М8 Суккур - Бесима	Суккур - Шахладкот - Бесима	Пакистан	Новая дорога	Эксплуатируется	Строительство завершено в начале 2018.	9/04/18
	48.	Дорога Шахладкот - Д.И. Хан	Шахладкот - Д.И. Хан	Пакистан	Новая дорога	Планируется		25/11/18
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР БАНГЛАДЕШ-КИТАЙ-ИНДИЯ	49.	Куньмин-Калькутта скоростная ж/д	Куньмин-Мандалай-Читтагонг-Дакка-Калькутта	Бангладеш, Китай, Индия, Мьянма	Новая ж/д высокой пропускной способности	Предложено		13/09/18
	50.	Ж/д Дали - Лашио	Дали-Руили-Лашио	Китай, Мьянма	Новая ж/д	Строится	Строится с 2011, завершение планируется в 2021.	26/09/18
	51.	Калай-Джирибам Рейл	Калай-Таму-Джирибам	Мьянма, Индия	Новая ж/д	Строится		18/05/15
	52.	Дакка-Бонгаон ж/д	Дакка-Бонгаон	Бангладеш, Индия	Новая ж/д	Предложено		05/09/18
	53.	Порт Кьяукпыо	Кьяукпыо-Анн Кьяукпыо-Мандалай Кьяукпыо	Мьянма Мьянма Мьянма	Новая ж/д Модерн. дороги Новый морской порт	Планируется	8 ноября 2018 Мьянма и Китай договорились сократить стоимость проекта с 10 миллиардов долларов США до 1.3 миллиардов долларов США, а также с 10 до 2 причалов.	08/11/18
	54.	Куньмин-Вьентьян ж/д	Куньмин-Вьентьян	Китай, Лаосская НДР	Новая ж/д	Строится	Сделано почти 25% работы. Проект должен быть завершен к 2021. Ж/д вокзал Куньмин-Хекоу с китайской стороны находится в эксплуатации, с более широкой колесей, увеличивающей грузоподъемность.	22/07/18
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОРИДОР КИТАЙ-ПОЛУОСТРОВ ИНДОКИТАИ	55.	Бангкок - Вьентьян ж/д	Бангкок - Вьентьян	Таиланд, Лаосская НДР	Новая ж/д	Строится	Строится, предполагается, что строительство завершится к 2021, когда Китай соединится с Вьетнамом, Лаосской Народно-Демократической Республикой и Мьянмой.	11/02/18
	56.	Ж/д сообщение Восточного побережья	Куала Лумпур-Кота Бхару	Малайзия	Новая ж/д высокой пропускной способности	Аннулировано или отложено	Строительство началось в августе 2017. 3 июля 2018 Малайзия дала распоряжение China Communications Construction приостановить все все работы. 12 апреля 2019 Малайзия сообщила, что работа может возобновиться, договорившись о сокращении расходов на 1/3.	13/09/18, 04/10/18, 12/04/19
	57.	Гемас-Джохор Модерн. ж/д	Гемас-Джохор Бахру	Малайзия	Модерн. ж/д	Строится	Министр транспорта Малайзии сообщил, что модернизация завершена на 20 процентов, работы должны быть закончены в 2022.	30/07/18
	58.	Бангкок -Куала Лумпур Высокоскор. ж/д	Бангкок -Педанг Бесар -Куала Лумпур	Таиланд, Малайзия	Модерн. ж/д Высокоскор. ж/д	Предложено		07/11/18
	59.	Куала Лумпур - Сингапур выс/скор ж/д	Куала Лумпур-Сингапур Серембан-Сингапур	Малайзия, Сингапур	Новая ж/д высокой пропускной способности	Аннулировано или отложено	Официально приостановлено 5 сентября 2018 по просьбе Малайзии. Официальные представители Сингапура сообщают, что строительство возобновится к 31 мая 2020.	07/09/18
	60.	Вьетнамская национальная скоростная ж/д	Ханой- Хошимин	Вьетнам	Модер. ж/д	Предложено	Планирование началось в 2007, приостановлено в 2010, сейчас пересматривается.	08/04/18

Таблица Б1: Экономический пояс Шелкового пути (“Пояс”)

	№ Проекта	Улучшенный сегмент	Страна	Тип работы	Статус	Детали	Дата статуса	
	61	Вьетнам- Камбоджа ж/д	Пномпень - город Хошимин	Камбоджа, Вьетнам	Новая ж/д	Предложено	Все еще обсуждается, хотя работы на железнодорожном переезде Бангкок-Пномпень начались.	15/02/18, 28/06/18
	62.	Бирманская ж/д	Нам Ток- Танбюзаят	Таиланд, Мьянма	Новая ж/д	Запланировано		22/01/18
	63.	Порт Сиануквиль	Пномпень - Сиануквиль Пномпень - Сиануквиль Сиануквиль	Камбоджа Камбоджа Камбоджа	Новая ж/д Новая разд. дорога Новый морской порт	Строится	Единственный глубоководный порт Камбоджи. Планируется сопровождение особой экономической зоной.	12/09/18
	64.	Тайский Канал	Сатун-Сонгкхла	Таиланд	Новые морские соединения	Предложено	Также известный как “Кра канал”. Станет альтернативой воздушной заслонке пролива Малакка.	06/04/18
ДОБАВЛЕНИЕ: ВЫБРАННЫЕ ПРОЕКТЫ В АФРИКЕ	65.	Железная дорога Аддис-Абеба - Аддис-Абеба - Джибути	Аддис-Абеба - Джибути	Джибути, Эфиопия	Новая ж/д	Эксплуатируется	Коммерческие операции начались в январе 2018. До 2023 они будут эксплуатироваться китайскими фирмами, а затем - совместным предприятием Джибути и Эфиопии - Ethio-Jibouti Standard Gauge Rail Transport S.C.	19/11/18
	66.	Аддис-Абеба - Найроби ж/д	Аддис-Абеба - Найроби	Эфиопия, Кения	Новая ж/д	Предложено	Соединение Кения-Эфиопия упоминается среди других предложений. Нет свидетельств конкретных шагов.	25/11/18
	67.	Джуба - Момбаса ж/д	Джуба - Момбаса	Кения, Южный Судан	Новая ж/д	Строится		16/06/18

Таблица Б2: Морской Шелковый путь (“Путь”)

	Территория	№ Проекта	Страна	Тип работы	Статус	Детали	Дата статуса
ГОЛУБОЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПУТЬ КИТАЙ-ИНДИЙСКИЙ ОКЕАН-АФРИКА-СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ	Индийский океан (Африка)	68. Порт Багамойо	Танзания	Новый морской порт	Запланирован	Порт утвержден в 2013, Переговоры еще продолжаются.	06/02/18
		69. Порт Дар-эс-Салам	Танзания	Расширение морского порта	Строится	Работы по усовершенствованию порта Дар-эс-Салам начаты.	01/09/18
	70. Порт Ламу	Кения	Новый морской порт	Строится	В процессе. Иницировала Кения в 2007. Завершение ожидается в 2020.	06/11/18	
	71. Порт Техобанине	Мозамбик	Новый морской порт	Предложен		18/04/18	
	72. Порт Бейра	Мозамбик	Расширение морского порта	Эксплуатируется		10/11/18	
	73. Порт Гвадар	Пакистан	Новый морской порт	Эксплуатируется		02/04/18	
	Индийский океан (Азия)	74. Порт Дукм	Оман	Новый морской порт	Запланирован		04/06/18
		75. Порт Хамбантога	Шри Ланка	Новый морской порт			04/06/18
	76. Коломбо Порт-Сити	Шри Ланка	Новый морской порт	Строится	На земле, мелиорирован из Индийского океана, китайские инвестиции на сумму 1.4 млрд. долларов США. Завершение ожидается в 2020.	08/11/18	
	77. Порт Кьяукпью	Мьянма	Новый морской порт	Запланирован	Мьянма и Китай договорились о сокращении проекта в 2018 с 10 млрд. долларов США до 1.3 млрд. Вместе с ж/д сообщением через Мьянму в Китай порт станет альтернативным маршрутом к Малаккскому проливу.	8-Nov-18	
	78. Мелакский Шлюз	Малайзия	Новый морской порт	Строится (остановлено)	Завершение строительства порта было запланировано на 2019. По состоянию осуществлялось, а срок официального утверждения истек. Будущее проекта неясно.	12/07/18	
	79. П.Куала Лингги	Малайзия	Новый морской порт	Запланирован	Используется небольшой существующий мост	10/11/18	
	80. Порт Пенанг	Малайзия	Новый морской порт	Эксплуатируется		14/11/18	
	81. Порт Сиануквиль	Камбоджа	Новый морской порт	Эксплуатируется	Запущен в июне 2018. В сопровождении особой экономической зоны, построенной по модели Шэньчжэня, рекламируется как “следующий Макао”.	26/06/18	
Средиземное море	82. Суэцкая зона торгово-экономического сотрудничества	Арабская республика Египет	Новый морской порт		Расположен вблизи Суэцкого канала.	24/10/18	
	83. Порт Южный	Украина	Новый морской порт	Эксплуатируется		21/01/18	
	84. Порт Пирей	Греция	Новый морской порт	Эксплуатируется			

Таблица Б2: Морской Шелковый путь (“Путь”)

Территория	№ Проекта	Страна	Тип работы	Статус	Детали	Дата статуса	
КИТАИ - ОКЕАНИЯ - ЮЖНО-ТИХООКЕАНСКИЙ РЕГИОН	Атлантический океан	85. Порт Кабинда	Ангола	Новый морской порт	Строится		25/01/17
		86. Порт Н’Диаго	Мавритания	Новый морской порт	Строится	Ведутся работы по крупнейшему морскому порту Мавритании, расположенному недалеко от границы с Сенегалом.	13/12/17
		87. Тема Порт	Гана	Новый морской порт	Эксплуатируется	Используется, однако ряд строительных работ еще продолжается.	14/10/18
	Тихий океан	88. Тайский канал	Таиланд	Новый морской порт	Предложен		06/04/18
		89. Куантанский порт	Малайзия	Новый морской порт	Эксплуатируется	Используется, но некоторые строительные работы еще продолжается.	04/11/18
	Тихий океан	— (не предложено)	—	—	—	—	—
	Индийский океан	90. Порт Дарвин	Австралия	Расширение морского порта	Эксплуатируется		17/06/18

ЭКО-АУДИТ

Заявление о воздействии на окружающую среду

Группа Всемирного банка стремится уменьшить свое воздействие на окружающую среду. В поддержку этого обязательства мы используем возможности электронных публикаций и технологии печати по запросу, которые находятся в региональных центрах по всему миру. Эти инициативы позволяют сократить тиражи и расстояние доставок, что приводит к минимизированию потребления бумаги, использования химических веществ, выбросов парниковых газов и отходов.

Мы следуем рекомендуемым стандартам использования бумаги, установленным Инициативой зеленой прессы (Green Press Initiative). Большинство нашей литературы печатается на бумаге, сертифицированной Лесным Попечительским Советом (Forest Stewardship Council/FSC), созданной почти на 50-100 процентов из переработанного материала. Переработанное волокно в бумаге наших книг либо не отбелено, либо отбелено с использованием процессов, не содержащих хлора (TCF), либо обработано без хлора (PCF) или с использованием улучшенных процессов, не содержащих элементарного хлора (EECF).

Более подробную информацию о позиции Банка относительно окружающей среды можно найти по ссылке <http://www.worldbank.org/corporateresponsibility>



Китай предложил инициативу “Одного пояса, одного пути” (ОПОП) в 2013 году с целью улучшения связности и сотрудничества в трансконтинентальном масштабе. Исследование, проведенное коллективом экономистов из Группы Всемирного банка во главе с Микеле Рута, анализирует экономику этой инициативы. Оно оценивает разрывы в связности между странами, расположенными вдоль коридоров инициативы ОПОП, анализирует затраты и экономические эффекты от усовершенствований инфраструктуры, предложенных в рамках инициативы ОПОП, и определяет дополнительные политические реформы и институты, которые будут способствовать максимизации благосостояния и снижению рисков для стран-участниц.

