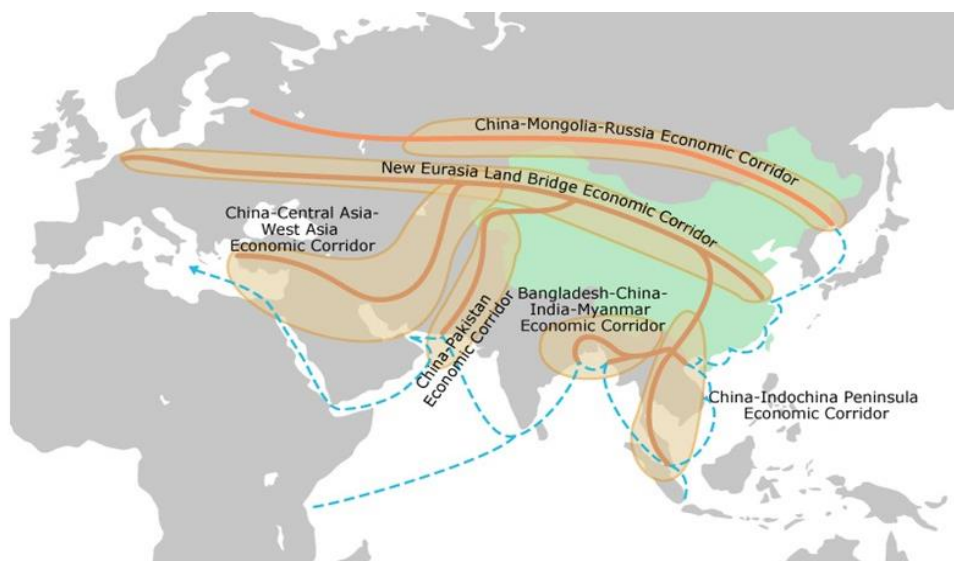


Вставка 2.1. Инициатива «Пояс и путь» и Центральная и Юго-Восточная Азия и Ближний Восток¹

Огромная по масштабу инициатива Китая «Пояс и путь» (ИПП) предоставляет странам Центральной и Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока новые возможности для удовлетворения потребностей в инфраструктуре, укрепления экономических и финансовых взаимосвязей и поддержки диверсификации и роста занятости. Чтобы реализовать эти возможности, проекты должны быть продуманными и хорошо управляемыми и в полной мере учитывать будущие затраты. Открытый и конкурентный деловой климат поможет странам добиться максимальной отдачи и широкого распределения выгод от роста.

Рисунок 2.2.1

Инициатива «Пояс и путь»: шесть экономических коридоров между Азией, Европой и Африкой



Источник: Совет по развитию торговли Гонконга.

Китай выдвинул ИПП в 2013 году с целью укрепления своих связей с Европой и Африкой через Центральную и Юго-Восточную Азию и Ближний Восток (рис. 2.1.1). Теперь число стран, участвующих в ИПП, составляет почти 70 и со временем может достичь 100 или более. Основными направлениями являются развитие инфраструктуры и содействие торговле, финансовые взаимосвязи и интеграция, координация политики, совместные исследования и контакты между людьми. Существует шесть коридоров ИПП (новый Евразийский сухопутный мост, коридор Китай — Монголия — Россия, коридор Китай — Центральная Азия — Западная Азия, коридор Китай — Пакистан, коридор Китай — Индокитайский полуостров и коридор Китай — Мьянма — Бангладеш — Индия) плюс Морской шелковый путь XXI века. Совокупные инвестиции в эти коридоры за 10 лет могут достичь 1 триллиона долларов США. Финансирование будет предоставляться (в основном на рыночных условиях) через Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Банк развития Китая, Экспортно-импортный банк Китая и Фонд Шелкового пути. Могут также быть привлечены дополнительные инвестиции из других официальных и частных источников в Китае и других странах.

В странах Центральной и Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока инфраструктурные, промышленные и энергетические проекты в рамках ИПП, наряду с мерами по укреплению финансовых взаимосвязей и обмена между людьми, могут помочь сократить пробелы в инфраструктуре, расширить региональную экономическую и финансовую интеграцию и поддержать диверсификацию и рост занятости. Участвующие страны Кавказа и Центральной Азии (КЦА) и группы, к которой относятся Ближний Восток, Северная Африка, Афганистан и Пакистан (БВСАП), включают Азербайджан, Армению, Афганистан, Грузию, Джибути, Иран, Казахстан, Кыргызскую Республику, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

ИПП включает следующие основные проекты:

- Инвестиции в Пакистане в энергетический сектор и железные и автомобильные дороги и портовую инфраструктуру на общую сумму 55 млрд долларов США в течение последующего десятилетия.
- Проекты строительства железных и автомобильных дорог и портов для перевозок через Казахстан в Европу и Россию и через Казахстан и Туркменистан в Иран и Турцию.
- Железная дорога в Узбекистан через Кыргызскую Республику, железная дорога в Афганистан через Узбекистан и железная дорога от модернизированного порта в Джибути в Эфиопию и Южный Судан.
- Нефтегазовые трубопроводы, соединяющие Китай с Центральной Азией и Азербайджаном и с Европой через Черное море и Турцию.
- Проекты в секторах электроэнергетики, природных ресурсов и горной промышленности, обрабатывающей промышленности и производства, и переработки сельскохозяйственной продукции по всему региону.

Вероятно, будут достигнуты положительные результаты за счет строительства объектов, увеличения поставок энергии, укрепления взаимосвязей, передачи технологий и расширения торговли. Проекты ИПП должны способствовать диверсификации и увеличению экспорта и занятости, а энергетические проекты должны сократить или устранить нехватку энергии. Финансовая взаимосвязанность, интеграция торговли и программы исследований и обмена могут принести отдачу за счет вовлечения стран в глобальные цепочки поставок, стимулирования роста частных инвестиций и повышения уровней производства, экспорта, добавленной стоимости и занятости (см. главу 4). Это особенно обнадеживает в свете существующих высоких транспортных издержек, относительно низкой открытости и значительных пробелов в инфраструктуре по всему региону.

Несмотря на эти потенциальные выгоды, осуществление ИПП сопряжено с трудностями, включая реализацию проектов и управление ими в нескольких юрисдикциях и в ряде случаев в сложных географических, политико-экономических или экологических условиях. Проекты ИПП, вероятно, будут оказывать давление на бюджет, уровни долга и внешние позиции в странах региона, особенно в странах БВСАП и КЦА, имеющих ограниченные возможности для финансирования более высокого дефицита бюджета или более высокого государственного долга. Эти проекты могут также вытеснять расходы в других областях развития. Кроме того,

связанные с ними финансовые потоки могут создавать давление на обменные курсы. При этом, хотя проекты ИПП могут способствовать увеличению налоговых доходов и экспортной выручки в будущем, они создают будущие потребности в бюджетных средствах для эксплуатации и ремонта, а также обязательства платежного баланса, связанные с погашением кредитов, выплатой процентов, репатриацией прибыли и импортом топлива. Если по проектам ИПП предоставляются налоговые льготы, их отдача для национальных бюджетов будет меньше.

Соответственно, чрезвычайно важно укреплять среднесрочные налогово-бюджетные основы наряду с развитием потенциала по оценке затрат, финансовых условий и рисков (в том числе вследствие налоговых стимулов) проектов и управлению ими. Проекты ИПП должны быть продуманными и коммерчески рентабельными, и их реализация должна быть действенной и тщательно контролироваться. Транзакции должны быть максимально льготными в странах с низкими доходами, прозрачными и создавать целевые вторичные эффекты для роста занятости и использования местных ресурсов (оборудования, материалов, техники). Целесообразно использовать совместные проекты с международными финансовыми организациями, поскольку они позволяют воспользоваться сложившимися механизмами оценки и мониторинга проектов и могут привлечь дополнительное льготное финансирование.

Наконец, для содействия позитивным вторичным эффектам для местной экономики деловой климат в странах региона должен быть открытым и конкурентоспособным. Это позволит предпринимателям в несырьевых секторах (услуги, логистика, обрабатывающая промышленность) получать выгоды от улучшения материальной и финансовой инфраструктуры, снижения издержек и облегчения доступа к мировым и важнейшим двусторонним рынкам. Местные транспортные и коммунальные предприятия и банки должны быть достаточно сильными для участия в проектах, а коммунальные и транспортные тарифы должны обеспечивать окупаемость затрат. Для содействия интеграции и экспорту в рамках инициативы важным условием является открытость экономики участвующих в ИПП стран и их торговых партнеров.

Мандат МВФ по поддержке многостороннего сотрудничества, укреплению глобальной и экономической стабильности и содействию устойчивому, всеобъемлющему росту хорошо сочетается с приоритетами ИПП. МВФ сотрудничает с государствами-членами, предоставляя им рекомендации по экономической политике, техническую помощь и обучение в областях, помогающих странам лучше оценивать инвестиционные проекты и управлять ими, включая проекты в рамках ИПП. Инициатива по поддержке инфраструктурной политики, новое направление в деятельности МВФ, призвана оказывать поддержку государствам-членам посредством таких инструментов, как оценки управления государственными инвестициями, оценки бюджетных рисков государственно-частных партнерств, оценки связи между долгом, инвестициями и ростом, оценки устойчивости долговой ситуации и руководство по среднесрочным стратегиям управления долгом.

¹Подготовил Марк Хортон.