

Роль Центральной Азии/ЦАРЭС в евразийской интеграции

Ричарда Помфрет

Школа экономики, Университет Аделаиды, Австралия

Адъюнкт-профессор, Университет Джона Хопкинса, Болонский центр, Италия

Презентация на вебинаре Института ЦАРЭС по *Перспективам экономической интеграции на Евразийском континенте и ее последствиям для ЦАРЭС*, 22 июня 2021 года.

«Одна Евразия или много»

Отличная книга, поднимающая много вопросов для размышлений для ЦАРЭС.

Либман и Винокуров проводят различие между:

- Регионализмом – государственные проекты «сверху вниз» (ЕС, ЕАЭС, АСЕАН)
- Регионализацией – мероприятия «снизу-вверх»
 - в основном частный сектор, но может поддерживаться государственными проектами, обеспечивающими связность (ТРАСЕКА, ИПП)
- Они также обсуждают мезоуровневую интеграцию и мегарегиональные торговые соглашения (АРЕС, ТР, ВРЭП), которые зачастую охватывают «плохо определенные региональные пространства».

Я бы поспорил, что

- регионализм в смысле преференциальных торговых соглашений 20-го века (таможенный союз или классические ССТ с нулевыми внутренними тарифами) устарел.
- Евразия становится все более экономически связанной (регионализация)
- Желаемое торговое соглашение ЦАРЭС будет способствовать такой связанности
 - и он должен опираться на опыт мегарегиональных соглашений

Уместны ли для ЦАРЭС региональные соглашения 20-го века?

Регионализм в смысле преференциальных торговых соглашений 20-го века (таможенный союз или классические ССТ с нулевыми внутренними тарифами) устарел.

1. Преференциальный доступ к рынкам основных торговых стран практически бесполезен, поскольку применяемые тарифы режима наибольшего благоприятствования низкие (<5%):

ЕС 1,7%, США 1,6%, Япония 2,5%, Китай 3,4%, Канада 1,5%, Австралия 0,9%

(Средневзвешенные применяемые тарифы 2018 года, база данных Всемирного банка)

2. Фирмы в странах с конкурентоспособной экономикой хотят получить доступ к лучшим в мире производственным ресурсам без уплаты налога на их импорт → низкие тарифы и низкие затраты на международную торговлю

- особенно актуально для участников глобальных цепочек создания стоимости
- **Урок для ЦАРЭС** = торговое соглашение не должно быть нацелено на получение преференциального доступа к экспортным рынкам; оно должно быть направлено на то, чтобы помочь производителям получить доступ к ресурсам лучшего качества/по лучшей цене

Связанность: нефизическая и физическая инфраструктура

В 1990-х и начале 2000-х годов высокие торговые издержки приписывались отсутствию выхода к морю, но с 2005 года большее внимание уделяется бюрократическим и другим препятствиям (на что указывает очень низкий рейтинг по «международной торговле» в «Ведении бизнеса»), а с 2010 года – в отчетах ИМЭК ЦАРЭС.

- Даже там, где были связующие дороги с соседями (за исключением с Россией), они мало использовались
 - Железнодорожное сообщение Казахстан-Китай открыто в 1990 году; железнодорожное сообщение Туркменистан-Иран было открыто в 1997 году
- Трубопроводы улучшили связанность для экспорта нефти и газа в 2000-х годах, но для конкретных продуктов
 - Газопровод Туркменистан-Узбекистан-Казахстан-КНР 2006-9 = первый крупный пример сотрудничества по улучшению связанности

Основным изменением стало открытие железнодорожного сообщения «сухопутный мост» между Китаем и ЕС

- В 2011 и 2012 годах отдельные поезда связали провинцию Сычуань и муниципалитет Чунцин с Европой
 - привлекательны для фирм, производящих электронику в Западном Китае (например, HP, Acer и Foxconn), поставляющих на рынки ЕС, и для фирм из ЕС, поставляющих запчасти для своих предприятий в Западном Китае (например, VW, Audi и BMW).
- **Регулярное железнодорожное сообщение между Чунцином и Дуйсбургом было открыто в 2013 году** (3 раза в неделю в 2016 году; ежедневно в 2018 году)
 - В 2012-15 годах также были опробованы маршруты из Иу, Чэнду, Уханя, Чжэнчжоу и других городов Китая в Европу.
- Железнодорожные перевозки между Китаем и Европой ↑ практически с нуля до 2011 года до более 300 000 контейнеров в 2019 году
 - Механизм «самоусиления» : определяется рынком, поскольку движение ↑ предоставляется больше услуг (частичная загрузка, охлаждение, стыковки в хабах и т. д.) → ↑ спрос на железнодорожные перевозки

Глобальные цепочки создания СТОИМОСТИ

Первоначальными клиентами «сухопутного моста» были компании по производству автомобилей и электроники, связывающие свои азиатские и европейские цепочки поставок

Важнейшей предпосылкой для ГЦСС является легкость ведения международной торговли

- Издержки будущего периода = деньги, время и неопределенность
 - фирмы в ГЦСС готовы платить за более быструю и надежную доставку

COVID подчеркнул преимущества железнодорожного транспорта

- морское судоходство нарушено в результате COVID, корабли находятся не в том месте
 - Подчеркивая присущую ненадежность морских перевозок, которые зависят от погодных условий, заторов (например, на Суэцком канале) и пиратства
- Сбои в авиаперевозках из-за сокращения рейсов
- В 2020 году между Китаем и ЕС по железной дороге было отправлено 547 000 контейнеров, и их число возрастет в 2021 году

Объем перевозок контейнерных поездов Китай-ЕС-Китай, 2015-2020 гг.

Год	Кол-во 20-футовых эквивалентных контейнеров (ДФЭ)
2015	46 000
2016	104 500
2017	175 800
2018	280 500
2019	333 000
2020	547 000
2021 (до 15 июня)	306 500

Источник: Евразийский железнодорожный альянс на сайте www.utlc.com (по состоянию на 15 июня 2021 г.)

Хотя развитие «сухопутного поста» было в первую очередь ответом «снизу-вверх» на спрос частного сектора, с существенным реагированием со стороны частного сектора (стороны экспедиторов и пр.), с некоторой поддержкой «сверху-вниз» :

- Сотрудничество между национальными железнодорожными компаниями
- Национальные меры по содействию торговле - некоторые в одностороннем порядке, некоторые в рамках ЦАРЭС или двусторонних ССТ/ЕАЭС
- Инициатива Китая «Один пояс – один путь»
 - Важно для резервирования потенциального финансирования проектов, а также для сигнала о приверженности КНР
 - ИПП вносит вклад в связанность Центральной Азии с другими партнерами ИПП, в частности, с Пакистаном

Но заявление об Экономическом поясе Шелковый путь было сделано в 2013 году **после** начала регулярных рейсов Чунцин-Дуйсбург, а официальный запуск ИПП состоялся в мае 2017 года, когда «China Express» уже осуществляла сообщение в Европу из 27 городов

Карта маршрутов «China Railway Express», май 2017 года



Переосмысление перспектив ЦАРЭС после COVID

Железнодорожные перевозки по «сухопутному мосту» проходят транзитом через Центральную Азию, не доставляя грузов в регион и обратно. Тем не менее:

- улучшенная физическая и нефизическая инфраструктура может предоставить окно возможностей для стран Центральной Азии, стремящихся диверсифицировать свою структуру экспорта
 - Какие страны воспользуются этим окном, будет зависеть от их успеха в реализации экономических реформ, направленных на снижение издержек международной торговли и ведения бизнеса в целом.
-
- **Желательное торговое соглашение ЦАРЭС будет способствовать такой связанности**
 - и это должно опираться на опыт мегарегиональных соглашений

Интегрированная программа в области торговли ЦАРЭС на период до 2030 года (ИПТЦ) от 2019 года подчеркивает необходимость расширения торговли и улучшения интеграции региона в глобальную экономику, опираясь на прошлые достижения ЦАРЭС в укреплении взаимного доверия и осуществлении коллективных действий. ИПТЦ включает три основных элемента:

1. Расширение торговли за счет принятия более открытой торговой политики и углубления таможенного сотрудничества, включая содействие торговле (СТ) и улучшенную логистику, а также недопущение мер, искажающих торговлю (например, ТС), и протекционистских тенденций
 2. Большая диверсификация за счет поддержки реформ и создания связей странами ЦАРЭС с глобальными и региональными цепочками создания стоимости,
 3. Более сильные институты для лучшей координации разработки политики, основанной на фактах, и усиление потенциала государственных органов.
- ИПТЦ (2019, 3-6) начинается с резюме стандартов стран ЦАРЭС, которые ниже среднего уровня, в области логистики и мер по упрощению процедур торговли. В нем приводятся свидетельства крайне ограничительной политики в отношении пассажирских авиаперевозок, аудита, банковского дела, страхования, коммуникаций и профессиональных услуг и подчеркивается, что **«необходимы инновационные меры, чтобы воспользоваться возможностями распространения технологий и цифровой торговли»**.
 - В конце ИПТЦ приводится Приложение о потенциальных проблемах и смягчающих факторах, в котором признается, что при участии многочисленных заинтересованных сторон из одиннадцати стран **«вероятность единого стандартизированного подхода и реализации для всех мероприятий невысока»**.
 - **Институты:** Региональная группа по торговле является ведущим координационным и консультативным органом, при этом Комитет таможенного сотрудничества остается ответственным за вопросы, связанные с таможенной, и оба органа сотрудничают с Институтом ЦАРЭС, международными организациями (например, ВТО и ВТамО), международными органами по стандартизации и партнерами по развитию.
 - **Первоначальная реализация** первого компонента ИПТЦ в 2019 году была положительной, особенно в отношении вступления в ВТО и реализации Соглашения об упрощении процедур торговли ВТО. Однако в 2020 году прогресс был прерван пандемией COVID-19 с отменой или переносом встреч в онлайн-режим
 - **Предоставление знаний:** были организованы виртуальные семинары по услугам и, соответственно, безбумажной торговле и электронной коммерции, которые включали вклады от Института ЦАРЭС и информацию о глобальных стандартах.

Мегарегиональные соглашения как проекты

Мегарегиональные соглашения возникли в качестве реакции на неспособность ВТО расширить правила торговли в существующих областях (ВТО +) и согласовать правила для новых областей (ВТО-Х).

В 1990-х годах Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС) стало первым примером **открытого регионализма** – открытого для стран, разделяющих общие цели, например одностороннее снижение тарифов. Однако добровольные процессы АТЭС оказались «беззубыми» во время азиатского кризиса 1997-1998 гг.

- Во время саммита АТЭС 2002 года Новая Зеландия, Сингапур и Чили начали переговоры по всеобъемлющему, дальновидному торговому соглашению, устанавливающему высококачественные ориентиры по торговым правилам.
 - Соглашение вступило в силу в 2006 году (также включая Бруней).
 - Соглашение не касалось тарифов, которые равны нулю или близки к нулю во всех четырех странах.
 - Это был первый пример открытого регионализма двадцать первого века, недискриминационный и открытый для новых сторон, готовых принять элементы, выходящие за рамки обязательств ВТО.
- В 2008 году Австралия, Перу, США и Вьетнам начали переговоры о продлении Р4. К ним присоединились Малайзия в 2010 году, Мексика и Канада в 2012 году и Япония в 2013 году. Двенадцать стран завершили переговоры о Транстихоокеанском партнерстве (ТТП) в 2016 году.
 - Переговоры были длительными, поскольку соглашение о ТТП было далеко идущим, включая тарифные и торговые правила для конкретных продуктов, таможенное администрирование и упрощение процедур торговли, инвестиции, торговлю услугами, временный въезд для предпринимателей, телекоммуникации, электронную торговлю, государственные закупки, политику конкуренции, государственные предприятия, интеллектуальная собственность, рабочую силу, окружающую среду, малый и средний бизнес, согласованность регулирования, прозрачность и борьбу с коррупцией, а также урегулирование споров
 - ТТП так и не вступило в силу, потому что США вышли из него в январе 2017 года до ратификации.
 - Остальные одиннадцать стран согласовали очень несильно измененное Всеобъемлющее и прогрессивное соглашение о Транстихоокеанском партнерстве (ВПСТТП).

Торговые соглашения ВРЭП, ВПСТТП, ЕС

Соглашение о всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве (ВРЭП) было подписано в ноябре 2020 года между 10 странами АСЕАН, Японией, Кореей, КНР, Австралией и Новой Зеландией.

Подобно ТТП (и неудивительно), 7 стран подписали оба соглашения

- ВРЭП уделяет больше внимания торговле товарами (тарифам, правилам происхождения).
- ВРЭП в целом слабее по темам ВТО + и ВТО-Х
- 20 глав ВРЭП имеют схожий охват, что и ТРР, но некоторые темы опущены (например, рабочая сила, окружающая среда, коррупция).
- Структура ВПСТТП аналогична ТТП с небольшими изменениями (соглашение ВПСТТП составляет всего 9 страниц).
- Торговые соглашения ЕС в целом похожи на структуру ТТП, например: СЕТА (Соглашение между ЕС и Канадой) состоит из 30 глав.

Применяемые средние адвалорные тарифы сторон Мегарегиональных соглашений

ВПСТП		ВРЭП			
Канада	1,5%	Австралия	0,9%	Камбоджи	9,8%
Чили	0,5%	Бруней	0,0%	КНР	3,4%
Мексика	1,2%	Япония	2,5%	Индонезия	2,0%
Перу	0,7%	Малайзия	4,0%	Корея	4,8%
		Новая Зеландия	1,4%	Лаос	0,7%
		Сингапур	0,2%	Мьянма	1,7%
		Вьетнам	4,4%	Филиппины	2,1%
				Таиланд	3,5%

Источник: база данных Всемирного банка на <https://data.worldbank.org/indicator/TM.TAX.MRCH.WM.FN.ZS> (по состоянию на 1 декабря 2020 г.)

Примечания: средневзвешенное значение на основе двусторонней торговли в 2018 году на 6-значном уровне ГС, за исключением Новой Зеландии - 2017 год, Камбоджи и Малайзия - 2016 год, Лаос и Таиланд - 2015 год.

Структура глав ТТП по сравнению с ВРЭП

ТТП	ВРЭП	ТТП	ВРЭП
1. Определения	1	16. Политика в области конкуренции	13
2. Доступ к рынкам для товаров	2	17. ГП и монополии	
3. Правила происхождения	3	18. Интеллектуальная собственность	11
4. Текстиль и одежда		19. Рабочая сила	
5. Таможенное администрирование	4	20. Окружающая среда	
6. Оздоровительные меры в торговле (АД и КП)	7	21. Сотрудничество и развитие потенциала	15
7. СФС	5	22. Конкурентоспособность и содействие инвестициям	
8. ТБТ	6	23. Развитие	
9. Инвестиции	10	24. МСП	14
10. Услуги	8	25. Согласованность мер регулирования	
11. Финансовые услуги	8	26. Прозрачность и коррупция	
12. Временная миграция	9	27. Положение по администрированию и институтам	18
13. Телеком	8	28. Урегулирование споров	19
14. Е-коммерция	12	29. Положения по исключениям и общие положения	17
15. Государственные закупки		30. Заключительные положения	20

Примечание: 20 глав ВРЭП имеют такой же охват, что и ТТП, немного в другом порядке, одна глава для услуг и опущены главы 4, 17, 19, 20, 22, 23, 25 и 26. Структура ВПСТТП похожа на ТТП с небольшими изменениями.

Уместность для ЦАРЭС

«Мезоуровневый регионализм может возникнуть как сеть взаимосвязей и соглашений между отдельными странами и региональными организациями, если все эти организации готовы внести свой вклад в общую повестку дня или идею интеграции». (Либман и Винокур, стр. 28)

Современные торговые соглашения в основном не касаются тарифов и не являются дискриминационными.

Они устанавливают правила и стандарты в тех областях, в которые ВТО не смогла войти из-за необходимости достижения консенсуса.

Желательно наличие взаимосвязанной сети, чтобы участники ВЭД могли легко распознавать правила.

Примечание 1: Соглашение ВПСТТП является глобальным, а не региональным: Великобритания подала заявку на присоединение в этом месяце → подписавшие стороны на всех континентах, кроме Африки и Антарктиды.

Примечание 2: Члены ЦАРЭС могут использовать структуру глав, аналогичную ВРЭП, с максимальной приверженностью исполнению обязательств по каждой теме, о которой члены могут договориться.



СПАСИБО!

richard.pomfret@adelaide.edu.au

Приветствуются любые комментарии