

5/22

ПРЕПРИНТЫ

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ
ПОЛИТИКА И
ИНТЕГРАЦИОННЫЕ
ПРОЦЕССЫ
FOREIGN ECONOMIC
POLICY AND
INTEGRATION PROCESSES

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ
ПОЛИТИКА И
ИНТЕГРАЦИОННЫЕ
ПРОЦЕССЫ
FOREIGN ECONOMIC
POLICY AND
INTEGRATION PROCESSES

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ
ПОЛИТИКА И
ИНТЕГРАЦИОННЫЕ
ПРОЦЕССЫ
FOREIGN ECONOMIC
POLICY AND
INTEGRATION PROCESSES

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ
ПОЛИТИКА И
ИНТЕГРАЦИОННЫЕ
ПРОЦЕССЫ
FOREIGN ECONOMIC
POLICY AND
INTEGRATION PROCESSES

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ
ПОЛИТИКА И
ИНТЕГРАЦИОННЫЕ
ПРОЦЕССЫ
FOREIGN ECONOMIC
POLICY AND
INTEGRATION PROCESSES

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ
ПОЛИТИКА И
ИНТЕГРАЦИОННЫЕ
ПРОЦЕССЫ
FOREIGN ECONOMIC
POLICY AND
INTEGRATION PROCESSES

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ
ПОЛИТИКА И
ИНТЕГРАЦИОННЫЕ
ПРОЦЕССЫ
FOREIGN ECONOMIC
POLICY AND
INTEGRATION PROCESSES

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ
ПОЛИТИКА И
ИНТЕГРАЦИОННЫЕ
ПРОЦЕССЫ
FOREIGN ECONOMIC
POLICY AND
INTEGRATION PROCESSES

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКАЯ
ПОЛИТИКА И
ИНТЕГРАЦИОННЫЕ
ПРОЦЕССЫ
FOREIGN ECONOMIC
POLICY AND
INTEGRATION PROCESSES

А. Ю. Кнобель, Ю. К. Зайцев, К. М. Багдасарян
М. А. Баева, Н. П. Воловик, В. В. Седалищев
М. О. Казарян, Д. Е. Кузнецов, Д. Г. Миракян

**ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ
КРУПНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ
ПРОЕКТОВ НА РАЗВИТИЕ
ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В СТРАНАХ СНГ**

RUSSIAN PRESIDENTIAL ACADEMY OF NATIONAL ECONOMY
AND PUBLIC ADMINISTRATION (RANEPA)

RANEPA Working Paper

**«Assessment of the impact of major infrastructure projects on the
development of integration processes in the CIS countries»**

Authors:

- 1) Alexander Knobel – International Trade Research Laboratory, head of the lab., PhD in economics, ORCID: 0000-0002-1964-4610, knobel@iep.ru
- 2) Yuriy Zaytsev – International Trade Research Laboratory, senior researcher, PhD in economics, ORCID: 0000-0003-2458-7419, ZaitsevYK@ranepa.ru
- 3) Kniaz Bagdasaryan – International Trade Research Laboratory, research fellow, ORCID: 0000-0003-4162-1076; bagdasaryan-km@ranepa.ru
- 4) Marina Baeva – International Trade Research Laboratory, Researcher, ORCID: 0000-0003-3609-7724, baevama@ranepa.ru
- 5) Nadezhda Volovik – International Trade Research Laboratory, Senior Researcher, volovik@ranepa.ru
- 6) Vladimir Sedalishchev – International Trade Research Laboratory, senior researcher, PhD in physics and mathematics, ORCID: 0000-0002-3197-4639, sedalishchev-vv@ranepa.ru
- 7) Maria Kazaryan – International Trade Research Laboratory, Researcher, Kazaryan@ranepa.ru
- 8) Dmitriy Kuznetsov – International Trade Research Laboratory, Researcher, ORCID: 0000-0002-9803-9047 KuznetsovDE@ranepa.ru
- 9) Diana Mirakyan – International Trade Research Laboratory, Junior Researcher, ORCID: 0000-0002-8517-0388, mirakyan-dg@ranepa.ru

Abstract

The relevance of the study is determined by the need to fill a gap in academic and practical research on the effects of infrastructure projects on the economic development of countries. Since the economic development of countries may depend on the indicators of the sectoral development of neighboring regions: there is a need to answer the question of the significance of different initial levels and the further pace of economic development of countries on the effectiveness of their cooperation. As one of the main factors of spatial economic development, it is proposed to consider infrastructure, the development analysis of which is proposed to be compared with the dynamics of macroeconomic indicators of countries, including international trade, the development of integration. This problem is of particular relevance for the CIS countries, where a large number of national, regional and international infrastructure projects are being implemented. Of particular interest in the study of the countries of the post-Soviet space are the so-called partially recognized republics. The situation around the Ukrainian crisis and the subsequent unprecedented sanctions against Russia adds relevance to the study of the problems of post-Soviet countries, their integration and the development of infrastructure projects.

In the last ten years, there has been an increase in the activity of studying these problems, in connection with the development of the European neighborhood policy on the one hand and Eurasian integration on the other. The ambiguity of terminology in the field of infrastructure projects is noted. Among the researchers of the impact of infrastructure projects on economic development, one can single out, for example, O.Yu. Patrakeev, K.P. Glushchenko, I.V. Mitrofanov, as well as some authors studying infrastructure projects in China: S. Barizits, A. Radzyner, A. Gabuev, F. Jai, Y. Kaho, S. Chan, A. Garcia-Herrero; X. Jianwei and others.

Keywords: infrastructure projects, CIS, EAEU, EU, China, post-Soviet space, partially recognized republics, integration, Eastern partnership.

JEL classification: F1, F10, F15, F21, F35, L90, C10.

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ «РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ
НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ ПРИ
ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (РАНХиГС)

ПРЕПРИНТ НИР

на тему:

**«ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ КРУПНЫХ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ
НА РАЗВИТИЕ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В СТРАНАХ СНГ»**

Исполнители:

- 1) Кнобель Александр Юрьевич – Международная лаборатория исследований внешней торговли ИПЭИ, Заведующий, к.э.н., ORCID: 0000-0002-1964-4610, knobel@ier.ru
- 2) Зайцев Юрий Константинович – Международная лаборатория исследований внешней торговли ИПЭИ, старший научный сотрудник, к.э.н., ORCID: 0000-0003-2458-7419, ZaitsevYK@ranepa.ru
- 3) Багдасарян Княз Мнацаканович – Международная лаборатория исследований внешней торговли ИПЭИ, научный сотрудник, ORCID: 0000-0003-4162-1076, bagdasaryan-km@ranepa.ru
- 4) Баева Марина Алексеевна – Международная лаборатория исследований внешней торговли ИПЭИ, научный сотрудник, ORCID: 0000-0003-3609-7724, baevama@ranepa.ru
- 5) Воловик Надежда Петровна – Международная лаборатория исследований внешней торговли ИПЭИ, старший научный сотрудник, volovik@ranepa.ru
- 6) Седалищев Владимир Викторович – Международная лаборатория исследований внешней торговли ИПЭИ, старший научный сотрудник, к.ф.м.н., ORCID: 0000-0002-3197-4639, sedalischev-vv@ranepa.ru
- 7) Казарян Мария Овсеповна – Международная лаборатория исследований внешней торговли ИПЭИ, научный сотрудник, Kazaryan@ranepa.ru
- 8) Кузнецов Дмитрий Евгеньевич – Международная лаборатория исследований внешней торговли ИПЭИ, научный сотрудник, ORCID: 0000-0002-9803-9047 KuznetsovDE@ranepa.ru
- 9) Миракян Диана Григоровна – Международная лаборатория исследований внешней торговли ИПЭИ, младший научный сотрудник, ORCID: 0000-0002-8517-0388, mirakyan-dg@ranepa.ru

Москва 2022

Аннотация

Актуальность исследования определяется необходимостью заполнения пробела в академических и практических исследованиях эффектов воздействия инфраструктурных проектов на показатели экономического развития стран. Поскольку экономическое развитие стран может зависеть от показателей отраслевого развития сопредельных регионов возникает необходимость ответа на вопрос о влиянии различного исходного уровня и дальнейшего темпа экономического развития стран на эффективность их сотрудничества. В качестве одного из основных факторов пространственного экономического развития предлагается рассматривать инфраструктуру, анализ развития которой предлагается сопоставить с динамикой макроэкономических показателей стран, в том числе международной торговли, развитием интеграции. Особенную актуальность эта проблема представляет для стран СНГ+ (с учетом Украины и Грузии), в которых реализуется большое число национальных, региональных и международных инфраструктурных проектов. Особый интерес при изучении стран постсоветского пространства представляют т.н. частично признанные республики. Ситуация вокруг украинского кризиса и последовавших беспрецедентных санкций против России добавляет актуальность исследованию проблем постсоветских стран, их интеграции и развития инфраструктурных проектов.

В последние десять лет наблюдается рост активности изучения данных проблем, в связи с развитием европейской политики соседства с одной стороны и евразийской интеграции с другой. Отмечается неоднозначность терминологии в области инфраструктурных проектов. Среди исследователей влияния инфраструктурных проектов на экономическое развитие можно выделить, к примеру, О.Ю. Патракееву, К.П. Глущенко, И.В. Митрофанова, а также некоторых авторов, изучающих инфраструктурные проекты Китая: С. Баризиц, А. Радзынер, А. Габуев, Ф. Джай, Ю. Кахо, С. Чан, А. Гарсия-Эрреро; Х. Цзяньвэй и др.

Ключевые слова: инфраструктурные проекты, СНГ, ЕАЭС, ЕС, Китай, постсоветское пространство, частично признанные республики, интеграция, восточное партнерство

JEL classification: F1, F10, F15, F21, F35, L90, C10.

Содержание

Введение.....	6
1. Теоретические подходы к определению роли инфраструктурных проектов в региональной экономической интеграции.....	8
1.1. Определение инфраструктурных проектов и инвестиций.....	8
1.2. Теоретическое обоснование роли инвестиций в инфраструктуру в региональной экономической интеграции, экономическом развитии и торговле.....	9
2. Основные экономические эффекты инфраструктурных проектов на региональную экономическую интеграцию, экономическое развитие и торговлю.....	13
3. Крупные инфраструктурные проекты в странах СНГ при участии зарубежных стран.....	16
3.1. Проекты Европейского союза.....	16
3.2. Китай и Инициатива «Один пояс – один путь» (ИПП).....	19
3.3. Международный транспортный коридор «Север-Юг» (МТК).....	23
3.4. Каспийский экономический форум (КЭФ) и ШОС.....	24
4. Основные экономические эффекты инфраструктурных проектов на региональную экономическую интеграцию, экономическое развитие и торговлю.....	26
4.1. Определение инфраструктурных проектов и инвестиций. Расчет и анализ индексов интеграции в странах СНГ.....	26
4.2. Эконометрические оценки влияния крупных инфраструктурных проектов на торговлю в странах СНГ.....	31
Заключение.....	38
Список использованных источников.....	40

Введение

Поскольку экономическое развитие стран может зависеть от показателей отраслевого развития сопредельных регионов, возникает необходимость ответа на вопрос о значении различного исходного уровня и дальнейшего темпа экономического развития стран на эффективность их сотрудничества. Тематика развития стран постсоветского пространства и их торгово-экономического сотрудничества с разными странами изучается различными авторами с момента развала СССР. В последние десять лет наблюдается рост активности изучения данных проблем, в связи с развитием европейской политики соседства с одной стороны и евразийской интеграции с другой. Теоретические концепции экономической интеграции разрабатывались такими учеными, как М. Алле, Б. Баласса, М. Бийо, Дж. Винер, Ж. Вейлер, Г. Кремер, Р. Купер, Л. Майлз, Д. Митрани, Ж. Моннэ, Ш. Мюре, Ф. Перру, Д. Пиндер, А. Предоль, П. Райнш, В. Репке, П. Стриген, К. Уэйр. Среди российских исследователей интеграционных процессов стоит выделить А.Н. Быкова, С.А. Былиняк, С.А. Бондарева, О.В. Буторину, Р.С. Гринберга, Г.М. Костюнину, М.Л. Титаренко, Ю.В. Шишкова, Ю.А. Щербанова. Региональные экономические процессы являются процессами системного характера. Среди теоретиков теории систем и системного анализа в экономических науках можно выделить Дж. С. Милля, Т. Парсонса, Й. Шумпетера. Отмечается неоднозначность терминологии в области инфраструктурных проектов. Среди исследователей влияния инфраструктурных проектов на экономическое развитие можно выделить, к примеру, О.Ю. Патракееву, К.П. Глущенко, И.В. Митрофанова, а также некоторых авторов, изучающих инфраструктурные проекты Китая: С. Баризиц, А. Радзынер, А. Габуев, Ф. Джай, Ю. Кахо, С. Чан, А. Гарсия-Эрреро; Х. Цзяньвэй и др.

Объектом исследования являются макропоказатели регионального экономического развития и интеграции стран СНГ. Предметом – международные инфраструктурные проекты и их влияние на данные макропоказатели стран СНГ.

Цель исследования: оценить влияние международных инфраструктурных проектов на макропоказатели регионального экономического развития и интеграции стран СНГ.

Методы (методология) исследования включает в себя эконометрические и статистические методы и анализ кейсов по соглашениям, отраслям и предприятиям.

Ожидаемые результаты после всех этапов исследования:

- Типологизация теоретических подходов к определению роли инфраструктурных проектов в региональной интеграции и торговле;
- Определение основных экономических эффектов инфраструктурных проектов и инвестиций в них на региональную экономическую интеграцию, экономическое развитие и торговлю;
- Эмпирическое выявление основных эффектов инфраструктурных проектов на экономическое развитие, торговлю и региональную интеграцию;
- Анализ инфраструктурных проектов в странах СНГ;
- Разработка рекомендаций для интеграционной повестки России в СНГ.

1. Теоретические подходы к определению роли инфраструктурных проектов в региональной экономической интеграции

1.1. Определение инфраструктурных проектов и инвестиций

По определению Всемирного банка, крупные инфраструктурные проекты – это такие проекты, целью которых является поддержка инклюзивного и устойчивого роста, расширения рынков, создания рабочих мест, содействие развитию конкуренции. Такие проекты, как правило, представляют собой следующее:

- Авиационная инфраструктура;
- Инфраструктура мостов;
- Коммуникационная инфраструктура;
- Железнодорожная инфраструктура;
- Энергетика и энергетическая инфраструктура;
- Дорожная инфраструктура;
- Водная инфраструктура;
- Управление отходами.

Инфраструктура является одним из старейших и наиболее решающих факторов, определяющих модели торговли. Государственная инфраструктура также дает некоторые из наиболее желательных преимуществ упрощения процедур торговли, включая открытый доступ к рынку и влияние на рост и доход в интересах бедных слоев населения. Снижая затраты на участие в рынке относительно недискриминационным образом, улучшения в инфраструктуре расширяют основу для роста и напрямую способствуют его устойчивости. Экономическое значение инфраструктуры весьма разнообразно. Удобный способ понять его роль – разложить его на три функционально-экономические категории по отношению к подходам в экономической теории [1]:

- Кейнсианский. Это относится к чистому компоненту расходов на инфраструктуру, отраженному в национальном, региональном и местном совокупном спросе и стимулировании занятости.

– Рикардианский. Этот компонент относится к влиянию инфраструктуры на стоимость транспортировки и распределения. Снижение торговой наценки может оказать сильное влияние на цены и конкурентоспособность, усиливая сравнительные преимущества и увеличивая как внутренние, так и международные торговые потоки.

– Неоклассический. Современная экономическая теория признает вклад инфраструктуры в повышение производительности, поскольку технологии, воплощенные в транспортных, коммуникационных и распределительных системах, повышают эффективность поиска, транзакций и отгрузок. Их обычно называют эндогенными преимуществами роста, и они считаются одним из наиболее важных экономических вкладов современных инвестиций в инфраструктуру.

В целом, к инфраструктуре можно отнести широкий спектр объектов и систем, обслуживающих экономику, она включает как «жесткую», так и «мягкую» инфраструктуру. Мягкая инфраструктура включает правовые, нормативные, процедурные и другие вспомогательные основы политики, а также человеческий и институциональный потенциал. К жесткой инфраструктуре относятся физические сети, в частности, автомобильные, железные дороги и порты. Охват и качество такой жесткой инфраструктурой имеют значение для сокращения транспортных издержек торговли. Но эффективность жесткой инфраструктуры напрямую зависит от качества мягкой инфраструктуры.

1.2. Теоретическое обоснование роли инвестиций в инфраструктуру в региональной экономической интеграции, экономическом развитии и торговле

Среди ученых и политиков существует давний консенсус в отношении положительной роли инвестиций в инфраструктуру в стимулировании роста и сокращении бедности. Теория «большого толчка», выдвинутая Паулем Розенштейн-Роданом в 1943 г. предполагала, что для того, чтобы встать на путь экономического развития, необходимы большие объемы инвестиций, в частности, инвестиций в инфраструктуру. В настоящее время этот вопрос вызывает новый интерес после того, как в конце 1980-х гг. интерес у исследователей к нему снизился, когда эффективность государственных расходов была поставлена под сомнение [2].

Инфраструктура представляет собой непосредственный вклад в производство через предоставляемые ею услуги (транспорт, энергетика и информационные технологии). Косвенно это также может изменить состав других ресурсов и сыграть свою

роль за счет экономии за счет масштаба и охвата. Инфраструктура также лежит в основе структурной трансформации экономики [2].

Основное влияние инвестиций в региональную инфраструктуру для развития торговли будет заключаться в снижении торговых издержек (к примеру, снижение транспортных и транзакционных издержек, повышение транспортной надежности и более эффективные пограничные посты). Это изменит цены и стимулы для торговли экономических агентов, что приведет к целому ряду прямых и косвенных воздействий на бедность и экономический рост. Последствия охватывают изменения в торговле товарами и услугами, а также в ценах на ресурсы и продукцию, которые затем могут иметь дополнительные косвенные последствия для занятости и доступа к социальным услугам и т. д. [2].

Однако крупные инвестиции в проекты физической инфраструктуры, направленные только на улучшение качества инфраструктуры, не обязательно приводят к снижению транспортных расходов. Отсутствие конкуренции в различных сегментах цепочки торговой логистики может поддерживать высокие цены на транспорт для конечных пользователей. Торговая логистика является благодатной почвой для деятельности по извлечению ренты. Лоббирование заинтересованных групп и потенциальная коррупция могут привести к неадекватному регулированию (к примеру, ограничения доступа на рынок, технические регламенты и таможенные правила), направленному на защиту неэффективных логистических операторов. Это препятствует появлению более современных логистических операторов с более низкими эксплуатационными расходами [2].

Эффекты от инвестиций могут быть разными для одних и тех же инвестиций в инфраструктуру, в зависимости от способа финансирования и контекста страны. Для небольшой экономики один инфраструктурный проект, расширяющий экспортный потенциал (скажем, крупная ГЭС или разработка месторождений углеводородов), может иметь значительный макроэкономический эффект. Учитывая финансовые и, к примеру, ограничения в обменных курсах, на макроэкономические последствия будет влиять возможность финансирования проекта иностранными, внутренними частными или внутренними государственными источниками [2].

Региональное сотрудничество представляет собой способ усвоить международные внешние эффекты, характеризующие инвестиции в инфраструктуру, необхо-

димые для улучшения трансграничной торговли и максимизации их социальных выгод [3]. Несмотря на то, что инфраструктура является ключевым фактором для расширения внутрорегиональной торговли, которая может обеспечить региональный взлет в Африке, такие инвестиции являются очень дорогостоящими. Таким образом, принимая во внимание положительные побочные эффекты от инфраструктуры, инвестиции в соседние страны и координация инвестиций через региональные агентства, возможно, лучший способ избежать неоптимальных уровней инвестиций [4].

Влияние жесткой инфраструктуры на объем и эффективность внутриафриканской торговли через ее влияние на транспортные расходы было установлено около 20 лет назад. В работе [5] исследуются факторы, определяющие высокие транспортные расходы в Африке, и подчеркивают, что неспособность развивать и поддерживать эффективную транспортную сеть в регионе сыграла важную роль в снижении показателей африканского экспорта.

Инвестиции в инфраструктуру для содействия торговле на региональном уровне могут привести к экономическому расхождению в результате снижения транспортных издержек, поскольку удаление расстояния, скорее всего, приведет к большей пространственной концентрации, а не к рассредоточению производственной деятельности [2].

Исследования свидетельствуют об актуальности процесса региональной интеграции, связанного с инвестициями в инфраструктуру содействия торговле для ПИИ. В работе [6] подчеркивается роль региональной интеграции в создании инфраструктуры для привлечения и удержания ПИИ в Африке. В статье [7] утверждается, что улучшение связности через региональную инфраструктуру вызовет приток ПИИ. Улучшение инфраструктуры в Африке повышает прибыльность инвестиций не только в стране, где осуществляются инвестиции, но и в соседних странах: улучшение региональной инфраструктуры для содействия торговле позволяет увеличить охват и прибыльность, расширяет возможности для экспорта [2].

Инвестиции в инфраструктуру имеют решающее значение для экономического роста и развития государств-членов интеграционных объединений, к примеру, АСЕАН. По данным Азиатского банка развития (АБР), в период с 2016 по 2030 г. потребуются инвестиции в размере 3 трлн долл. с поправкой на изменение климата, чтобы сохранить текущую динамику развития в Юго-Восточной Азии. На электро-

энергию приходится 56% от общего объема прогнозируемых потребностей в инвестициях, на транспорт – 32%. Данные АБР показывают, что ежегодная потребность в инвестициях составляет 210 млрд долл., но расходы на инфраструктуру в регионе в 2018 г. составили всего 55 млрд долл., этот разрыв увеличивался в связи с волнообразным воздействием COVID-19 на экономику Юго-Восточной Азии. Для достижения своих целей роста государствам-членам АСЕАН придется привлекать больше инвестиций в инфраструктуру, особенно в свои энергетические секторы [8].

Прямые макроэкономические выгоды от государственных инвестиций давно признаны, а расходы на инфраструктуру сами по себе являются популярным средством прямого среднесрочного или временного стимулирования занятости. Частные доходы от государственных инвестиций в инфраструктуру можно разделить на две общие категории: исследования «сверху вниз» и «снизу вверх» рассматривают роль экономической отдачи от государственных инвестиций в инфраструктуру. Оба подхода имеют сильные и слабые стороны, и ни один из них не дает точных оценок частной стоимости этих государственных инвестиций. В большинстве исследований указываются ограничения на предложение проектов с высокой экономической отдачей, а также серьезные ограничения в отношении преимуществ темпов роста за счет увеличения инвестиций в инфраструктуру, если таковые имеются. В некоторых исследованиях признается эффект вытеснения, когда государственные вложения приносят менее одного доллара чистых инвестиций, потому что некоторая часть в любом случае была бы осуществлена частными лицами или региональными/местными органами власти. Поскольку местные и региональные органы власти могут сомневаться в инициативах центрального правительства и воздерживаться от расходования собственных финансовых ресурсов, инвестиции центрального правительства могут даже препятствовать другим инвестициям и уменьшать зависимость от местных органов управления при выборе проектов. Эта тенденция может подорвать качество отбора проектов, уменьшить стимулирующие преимущества местной собственности и подорвать долгосрочную устойчивость услуг, предоставляемых этими общественными благами [1]. Координация инвестиций через региональные агентства может быть лучшим способом избежать субоптимальных уровней инвестиций, поскольку это может позволить рассмотреть положительные побочные эффекты от инвестиций в инфраструктуру в соседних странах [2].

2. Основные экономические эффекты инфраструктурных проектов на региональную экономическую интеграцию, экономическое развитие и торговлю

На основе обзора литературы были выявлены основные экономические эффекты инфраструктурных проектов на экономическое развитие, региональную интеграцию и торговлю:

1) Улучшение инфраструктуры снижает торговые издержки, более низкие торговые издержки увеличивают торговые потоки. Более качественная дорожная инфраструктура приводит к росту объемов торговых потоков. Упрощение процедур торговли также положительно влияет на торговые потоки.

2) Наблюдается эффект создания региональной инфраструктуры для создания торговли, который может не только служить важным инструментом для стимулирования региональной интеграции, но и способствовать глобальному участию региональных экономик.

3) Развитость инфраструктуры оказывает положительное влияние, как на импорт, так и на экспорт. Если улучшения инфраструктуры происходят в стране-экспортере, то это уменьшает его удаленность от мирового рынка и приводит к росту его экспорта. Если улучшение инфраструктуры происходит со стороны импортера, то величина эффекта для него больше, чем у экспортера. Выбор между отечественными и зарубежными поставками в решающей степени зависят от инфраструктуры страны-импортера. Недостаточное развитие инфраструктуры для покупателя увеличивает его фактические и предполагаемые издержки торговли, поскольку транспортные расходы, расходы на информацию и различные юридические и нормативные расходы, которые обычно несет экспортер, часто перекладываются с экспортера на импортера.

4) Эффект развитой инфраструктуры на торговлю будет наблюдаться, если есть товары для экспорта и спрос на них, поскольку торговля обусловлена производственными мощностями различных регионов, затратами, тарифными и институциональными барьерами, специфическим спросом и т.д. Несмотря на то, что развитие инфраструктуры дает новые возможности, реальный экономический эффект зависит и от международных организаций, национальных политик, способности местного населения к адаптации.

5) Влияние инфраструктуры на экономический рост и торговлю зачастую сильнее для развивающихся стран, чем для развитых вследствие эффекта масштаба. Влияние улучшения инфраструктуры для двусторонней торговли ослабевает с ростом дохода на душу населения торговых партнеров.

6) Более развитая инфраструктура положительно влияет на экономический рост в связанных странах и на сокращение уровня бедности в них. Качественная инфраструктура вместе с созданием цепочек добавленной стоимости, институциональной и социальной интеграцией служит важным драйвером экономического роста.

7) Улучшения в инфраструктуре приводят к росту благосостояния, сокращению бедности и росту занятости, как прямым, так и косвенным путем.

8) Различные типы инфраструктуры (транспорт, энергетика, связь, водоснабжение и т.д.) по-разному влияют на экономический рост, благосостояние, готовность частного сектора к финансированию, торговлю и интеграцию. Положительное влияние одного вида инфраструктуры будет весьма ограничено при низком качестве другого вида.

9) Мелким компаниям следует предоставить дополнительные возможности и поддержку, чтобы помочь им извлечь выгоду из транспортных коридоров, связав крупные инфраструктурные разработки с модернизацией подъездных дорог и складских помещений.

10) Логистическая инфраструктура (транспортные услуги, санитарные и фитосанитарные учреждения, включая инфраструктуру досмотра, складские мощности и складские услуги) имеет ключевое значение для конкурентоспособности и участия в цепочках создания стоимости в сельском хозяйстве.

11) Существует взаимодополняемость физической «жесткой» инфраструктуры и «мягкой» инфраструктуры для достижения эффективности торговли. Даже если физическая инфраструктура функционирует, несовершенство регулирования, снижающее качество транспортных услуг, может сдерживать торговлю. Никакие структурные реформы для торговли и транспорта не могут заменить минимальную транспортную и коммуникационную инфраструктуру, необходимую для соединения рынков [2].

12) Инвестиции в инфраструктурные проекты оказывают влияние на экономический рост, как правило, в долгосрочном, а не в краткосрочном периоде. Отдача от

инвестиций в инфраструктуру, вероятно, является самой высокой на ранних стадиях развития, когда инфраструктура недостаточна, а базовые сети еще не завершены.

13) Инвестиции в инфраструктуру могут иметь потенциально негативные последствия, по крайней мере, в краткосрочной перспективе, в частности, для продовольственной безопасности.

14) Развитие инфраструктуры может вызывать экономический рост, но рост также заставляет фирмы и людей требовать больше инфраструктуры.

3. Крупные инфраструктурные проекты в странах СНГ при участии зарубежных стран

В странах СНГ+ (с учетом Грузии и Украины) инфраструктурные проекты с третьими странами, в том числе в области транспорта для содействия международным перевозкам, реализуются в основном в рамках программ Восточное партнерство (ВП), Трансъевропейская транспортная сеть (TEN-T), Приграничное сотрудничество (ППС) Европейского союза и инициативы Китая «Один пояс – один путь» (ИПП). Кроме того, они реализуются в рамках других инфраструктурных инициатив, затрагивающих регион СНГ – Международного транспортного коридора «Север-Юг», инициатив Каспийского экономического форума (КЭФ) и Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), других проектов с участием Турции, Индии и Ирана на постсоветском пространстве.

3.1. Проекты Европейского союза

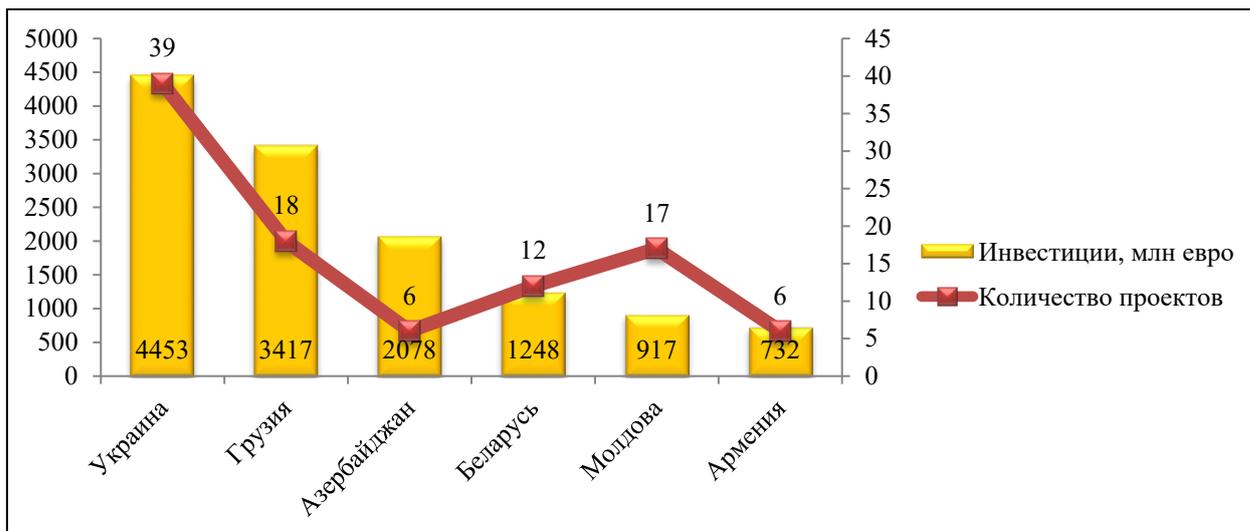
ВП было запущено в 2009 г. в рамках Европейской политики соседства (ЕПС) [9] с акцентом на социально-экономическое сотрудничество ЕС с шестью государствами СНГ+: Арменией, Азербайджаном, Беларусью, Грузией, Молдовой и Украиной. 28 июня 2021 г. Беларусь сделала заявление о приостановлении своего участия в ВП в связи с применением санкций в отношении А. Лукашенко и его окружения, а также, в целом, из-за поддержки ЕС оппозиционных сил в Беларуси [10]. С 2018 до 2020 гг. Финансирование проектов ВП составило 1,5 млрд евро [11]. Среди инструментов: гранты, контракты на закупку товаров, услуг, поддержка бюджетов стран-партнеров, взносы в целевые фонды, финансовые инструменты, бюджетные гарантии, софинансирование, облегчение бремени задолженности, финансовая помощь, покрытие расходов на услуги внешних экспертов. Выдача займов, гарантий, использование инструментов на рынке капитала и другие формы кредитной поддержки осуществляются ЕС в рамках ЕПС посредством Европейского фонда устойчивого развития. Среди планируемых целей до 2025 г. в странах-партнерах по ВП в сфере развития инфраструктуры – строительство и модернизация 3 тыс. км автомобильных и железных дорог, сокращение 250 тыс. домохозяйствами потребления энергии не менее чем на 20%, улучшение системы водоснабжения для 3 млн человек и др. [9].

Об эффективности политики ВП можно судить по подписанию в 2015 г. Соглашений об ассоциации с Украиной, Грузией и Молдовой, особенно с учетом того,

что политика ВП является, главным образом, инструментом для противостояния российскому влиянию на постсоветском пространстве с использованием «мягкой силы». На Саммите 2017 г. ЕС и Армения подписали всеобъемлющее и расширенное соглашение о партнерстве за исключением пункта о свободной торговле, поскольку Армения входит в ЕАЭС. Также между ЕС и Арменией было заключено авиационное соглашение. Если предположить, что страны СНГ+, участвующие в ВП, унифицируют таможенный документооборот и войдут в единую систему учета потоков товаров, то дальнейший переход к каким-либо предложениям России будет для этих стран связан с большими затратами.

ППС являются ключевыми элементами политики ЕС по отношению к соседним странам, и поддерживают устойчивое развитие вдоль внешних границ ЕС, помогают уменьшить различия в уровне жизни и призваны решать общие проблемы за пределами этих границ. Впервые они были приняты на 2007-2013 гг., затем продолжались в 2014-2020 гг. (бюджет ППС примерно 1,05 млрд евро, почти, как в прошлые годы) [12]. Финансирование предоставляется как со стороны ЕС, так и со стороны стран-партнеров. Многие проекты связаны с транспортом и другой инфраструктурой. Действие ППС для Беларуси и России были приостановлены в связи с санкционной политикой ЕС.

Наиболее крупные инфраструктурные объекты объединены программой TEN-T – создание Трансъевропейской транспортной сети, которая получит распространение на страны ВП, о чем было принято решение на саммите 2017 г. Речь идет о создании единой транспортной сети, включающей автомобильное, железнодорожное, авиационное и водное сообщение. К 2020 г. построено 5,5 тыс. км автомобильных и железных дорог [13]. Согласно инвестиционному плану до 2030 г. наибольший объем финансирования предполагалось выделить Украине и Грузии (на 2018 г.), а наименьший из участвующих стран СНГ – Армении (рисунок 1).



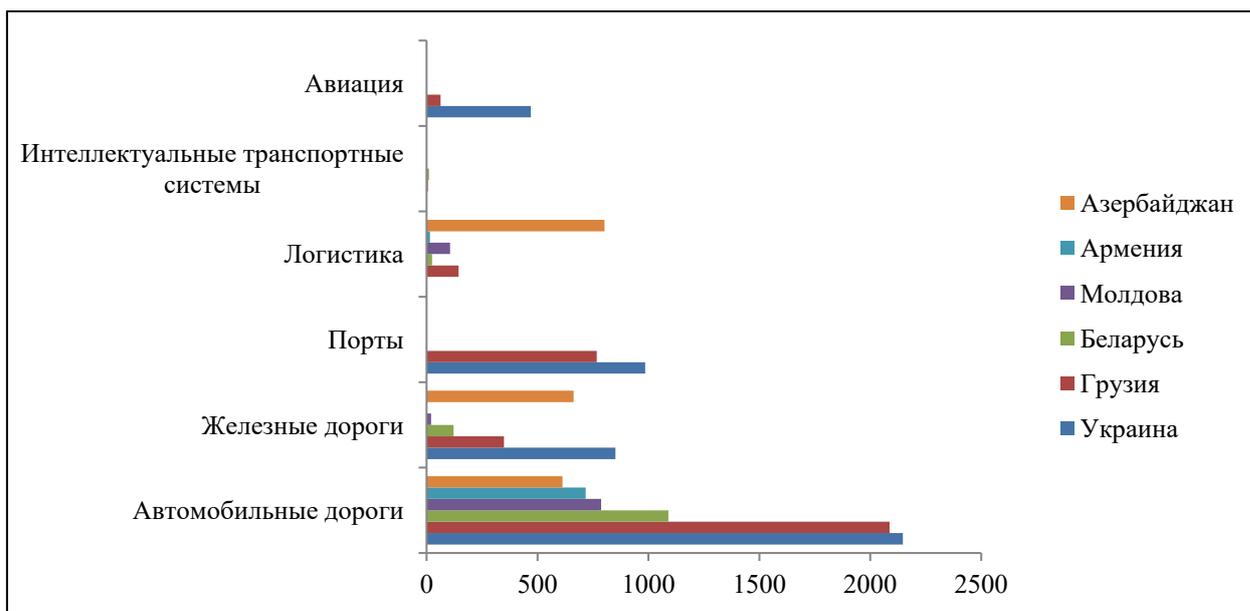
Примечание – источник: построено на основе [11].

Рисунок 1. Объем инвестиций и количество инфраструктурных проектов в рамках ТЕН-Т к 2030 г. по участвующим странам СНГ

Благодаря непрерывным программам реализовано 27 проектов с охватом в 2 тыс. км с общей суммой инвестиций 4,377 млрд евро, в числе быстро реализованных к 2020 г. проектов указаны 30 проектов с охватом 500 км с общей суммой инвестиций 861 млн евро. Инвестиционный план до 2030 г. планирует к реализации 41 проект с охватом в 2,3 тыс. км, инвестиции составят 12,844 млрд евро.

Среди запланированных инвестиций в проекты до 2030 г. наибольшую долю занимают проекты в сфере строительства и реконструкции автомобильных дорог. При этом для Азербайджана характерна большая доля инвестиций в сфере логистики, в Грузии из-за географического местоположения страны – большая доля инвестиций в области реконструкции портов (рисунок 2).

Важно отметить характер финансирования программ Европейским союзом. На долю непосредственно инвестирования ЕС приходится крайне незначительная часть, в основном, благодаря участию ЕС в таких глобальных инфраструктурных проектах привлекаются частные инвесторы, поскольку риски невыполнения проекта существенно снижаются за счет крупных и надежных участников. Кроме того, наибольшую долю в инвестициях занимают средства международных финансовых институтов, в частности, Европейского инвестиционного банка или Европейского банка реконструкции и развития.



Примечание – источник: построено на основе [11].

Рисунок 2. Запланированный объем инвестиций для реализации инфраструктурных проектов в рамках ТЕН-Т к 2030 г. по странам ВП, млн евро.

Несмотря на эскалацию энергетического и экономического кризиса, ЕС продолжает свою политику в странах СНГ+. В июле 2022 г. Еврокомиссия внесла на рассмотрение Совету ЕС поправки к ТЕН-Т, которые предусматривали удаление с карт ТЕН-Т России и Беларуси, продление четырех транспортных коридоров на территории Украины и Молдовы с учетом последствий российской СВО и меры по изменению ширины железнодорожной колеи в Украине и Молдовы для приведения в соответствие с европейскими стандартами.

3.2. Китай и Инициатива «Один пояс – один путь» (ИПП)

По состоянию на июль 2022 г. 149 стран и 32 международные организации подписали документы о сотрудничестве с Китаем в рамках Инициативы «Один пояс – один путь» (ИПП). Было реализовано более 3000 проектов с объемом инвестиций почти 1 трлн долл. По оценкам Всемирного банка, полная реализация проектов транспортной инфраструктуры в рамках ИПП к 2030 г. будут приносить ежегодно 1,6 трлн долл. (1,3% мирового ВВП) [14]. За годы реализации ИПП, данный формат вышел за рамки развития транспортной инфраструктуры и превратился в глобальную интеграционную программу, в которой Китай не только обеспечивает высокие темпы роста, но и укрепляет выгодные позиции в гонке за мировое лидерство.

По данным на март 2022 г. число стран, присоединившихся к ИПП путем подписания Меморандума о взаимопонимании с Китаем, составляет 147, в том числе все страны СНГ+ кроме России [15]. Россия и Китай сотрудничают по ИПП на основе Соглашения от мая 2015 г. [16]. Есть инициатива по сопряжению ЕАЭС и ИПП, в первую очередь – это согласованная деятельность по инфраструктурным проектам и другим инициативам. К примеру, по строительству и модернизации существующих дорог к 2018 г. было согласовано 39 проектов [17]. Основные транспортные проекты для РФ по ИПП [18]: транспортный коридор «Китай–Монголия–Россия» (усовершенствование инфраструктуры Центрального железнодорожного коридора и модернизация приграничных пунктов пропуска, строительство новых маршрутов железных дорог и автомобильных дорог); развитие МТК «Приморье I» и «Приморье II»; строительство автомобильного и железнодорожного моста между РФ и КНР на Дальнем Востоке и газопровод «Сила Сибири».

Для Казахстана ИПП – важнейшая инициатива, которая в долгосрочной перспективе позволит модернизировать экономику, стать главным транспортно-логистическим хабом Евразии и улучшить политические отношения с соседними странами [19]. Через территорию Казахстана проходят несколько маршрутов ИПП. Казахстан планирует инвестировать 20 млрд долл. в транспортно-логистические проекты с целью подключения к межконтинентальным магистралям «Западный Китай – Западная Европа» и «Китай – Иран» к 2025 г., что сделает Казахстан важнейшим Евразийский транспортно-логистический узел, соединяющий Север и Юг, Запад и Восток Евразии, страны ЕС, Ближнего Востока. Межконтинентальная магистраль Западная Европа – Западный Китай соединяет Европу и Китай через Россию и Казахстан, строительство автомагистрали было завершено благодаря взаимодействию Национальной программы Казахстана «Нурлы жол» и ИПП. Другими важными проектами по ИПП [20]: Хоргос Шлюз Сухой Порт и Порт Актау.

Примеры инфраструктурных проектов в сфере транспорта между Китаем и другими странами СНГ+, в том числе по ИПП [21]: проект объездной дороги Батуми и строительство международной скоростной автомагистрали Тбилиси-Бакурзих-Лагодика в Грузии; два путепровода второй автомагистрали север-юг Кыргызстана и контракт на проект расширения и реконструкции ГЭС в Кыргызстане; строительство железной дороги Пап-Ангрен и проект «Коридор 2 Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества 2 в Каракалпакстане» (Узбекистан).

Однако осенью 2022 г. отношения Китая и Украины стали стремительно ухудшаться на фоне СВО России на Украине и фактической нейтральной позиции Китая. Верховная Рада учредила межпарламентскую группу по взаимодействию с Тайванем, в октябре 2022 г. украинская делегация посетила остров, это ознаменовало процесс установления союзнических отношений между Украиной и Тайванем, что не могло понравиться Китаю. Результатом поездки киевских делегатов на Тайвань стало и решение о выделении Украине 60 млн долл. на восстановление пострадавшей от боевых действий инфраструктуры Украины [22]. Вопрос о продолжении сотрудничества Китая по ИПП с Украиной остается открытым.

В связи с конфликтом на Украине и введением антироссийских санкций Китай запустил новый маршрут, который свяжет Азию и Европу через Кавказ, в обход России. Маршрут из Сианя, древней столицы Поднебесной, пойдет в немецкий Мангейм через Каспийское и Черное моря. Ранее Россия не приняла предложение Китая построить высокоскоростную железную дорогу Москва-Пекин через Синьцзян-Уйгурский автономный район Китая, что может привести к тому, что китайцы станут в будущем часто обходить Россию в трансевразийских грузоперевозках. За январь-февраль 2022 г. по транспортному коридору ТРАСЕКА через Каспийское море, Азербайджан, Грузию перевезено около 3 тыс. контейнеров. Китай намерен укреплять сотрудничество с Закавказьем, и с запуском нового маршрута объемы перевозок скорее всего возрастут [23].

В последние годы осуществление ИПП столкнулось с серьезными трудностями. Начиная с 2019 г. западные страны (в первую очередь Китай) последовательно наращивают критику китайского проекта ИПП. В целях противодействия ИПП США приняли решение о создании специальной инвестиционной структуры, Финансовой корпорации международного развития, и выдвинули соответствующий план, задачей которого является оценка качества инвестиционных проектов по всему миру [6].

Чувствительный удар по проектам ИПП нанесла пандемия COVID-19 в 2020 г. Вследствие пандемии COVID-19 пятая часть запланированных проектов осталась не реализована. Примерно 40% проектов пострадали существенно, а 40% проектов частично пострадали [24]. Помимо санкционной войны с Россией, Запад в 2022 г. объявил инфраструктурную войну Китаю. «Большая семерка» намерена противодействовать китайскому проекту ИПП собственными инфраструктурными стройками в развивающихся странах с общим бюджетом в 600 млрд долл. на ближайшие пять лет.

Однако вбрасывание таких денег возможно приведет в первую очередь к росту инфляции в мире, а не к построению развитой инфраструктуры [25]. Другой вероятный сценарий приведет к сокращению инвестиций. Инвестиции Китая в ИПП упали с 60,5 млрд долл. в 2020 г. до 56,5 млрд долл. в 2021 г. Несмотря на это, ИПП скорее всего будет продолжать расширяться, но Китаю нужно будет адаптироваться к международной обстановке.

Все инфраструктурные проекты объединены идеей – выстраивание некой глобальной транспортной сети, включающей все виды транспорта, логистику, пункты пропуска и их техническое и программное обеспечение для последующей отчетности, обмена унифицированными данными и т.д. В основном, благодаря участию ЕС в таких глобальных инфраструктурных проектах привлекаются частные инвесторы, поскольку риски невыполнения проекта существенно снижаются за счет крупных и надежных участников. Кроме того, наибольшую долю в инвестициях занимают средства международных финансовых институтов, в частности, Европейского инвестиционного банка (ЕИБ) или Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР). Схожая ситуация в случае с ИПП – привлекаются крупные частные инвестиции Китая, а также средства Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Азиатского банка развития (АБР) и др. Китай, как правило, использует свою рабочую силу и свои компании в таких проектах, зачастую получая в обмен на льготные кредиты доступ к добыче ресурсов, в том числе эксклюзивные права на ресурсы [26]. К примеру, Таджикистан в обмен на строительство двух ТЭЦ в Душанбе предоставил китайской компании-подрядчику «Tebian Electric Apparatus» исключительные права на эксплуатацию двух золотых приисков до тех пор, пока не окупятся инвестиции в размере 332 млн долл. [27].

Россия заинтересована во встраивании в трансевразийские транспортные коридоры, что позволит развивать азиатские регионы страны, увеличит окупаемость инвестиций в транспортную инфраструктуру. Основные маршруты ИПП должны пройти южнее территории России, а их прохождение по территории стран Центральной Азии приведет к усилению экономических связей этих стран с Китаем. Ключевой вопрос для стран заключается в том, как максимизировать выгоды ИПП и свести к минимуму риски неприемлемого долга, экологические и социальные издержки, а также риски потери влияния России на пространстве СНГ, в том числе из-за усиления

влияния Китая и ИПП. Возможен процесс создания компенсационных или вспомогательных механизмов в рамках ЕАЭС и СНГ+, к примеру, в ЕАБР.

3.3. Международный транспортный коридор «Север-Юг» (МТК)

В конце августа 2022 г. правительство приняло, подготовленные Министерством транспорта, дорожные карты по развитию трех основных транспортных коридоров в России: «Север—Юг», Азово-Черноморского и восточного направлений [28]. Юридической базой создания международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг» является межправительственное Соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг», подписанное 12 сентября 2000 г. в ходе Второй Международной евроазиатской конференции по транспорту (г. Санкт-Петербург, Россия) Индией, Ираном и Россией. Затем к МТК присоединились другие страны: Казахстан (2003); Беларусь (2004); Оман (2004); Таджикистан (2005); Азербайджан (2006); Армения (2006); Сирия (2006); наблюдатель – Болгария (2006) [29].

МТК «Север-Юг» имеет три маршрута – западный (железнодорожный, автомобильный транспорт), мультимодальный (Транскаспийский) (внутренний водный, морской, железнодорожный, автомобильный) и Восточный (железнодорожный, автомобильный). МТК «Север-Юг» представляет собой транспортные системы нескольких государств с различными таможенными режимами и величиной колеи железных дорог [30]. Развитие МТК «Север-Юг» предписано ещё майскими указами президента России В. Путина от 2018 г. За пределами России перспективы МТК ограничены в связи с позицией и возможностями других стран, в первую очередь Индии, недостаточной развитостью транспортной и логистической систем Ирана – ключевого диспетчерского пункта транспортного коридора. В Иране из 8 тыс. км железных дорог электрифицировано только 2,5% путей, второй путь есть только у 19% маршрутов. Не хватает судов, вагонов и парковочных мест для фур. Имеющаяся инфраструктура не позволяет отслеживать контейнеры во время перевозок, не организован обмен информацией между таможенными службами. Запуск маршрута как единого целого в значительной степени зависит от позиций и активности Индии и Ирана. Примеры инфраструктурных проектов со странами СНГ в рамках МТК «Север-Юг» [29]:

– Масштабная реконструкция и новое строительство четырехполосных автомагистралей от границы с РФ до границы с Ираном, строительство и ввод в эксплуатацию новой ж/д линии Астара азербайджанская – Астара иранская, реконструкция

автомобильных и ж/д пунктов пропуска на границе с Россией, строительство морского торгового порта Алят и одноименного логистического центра. С участием иранского и азербайджанского капитала достраивается железнодорожная линия Решт – Астара.

- Программа по строительству участка автодорожного коридора «Север-Юг», связывающего южные области страны с центром Армении. Проектные работы на участке Каджаран – Агарак, который упростит выход к Ирану.

- Ж/д линия Жанаозен – Кызылкая – Берекет – Этрек – Горган протяженностью более 900 км, проходящая в направлении север – юг и соединяющая Казахстан, Туркменистан и Иран. Работа по запуску регулярного автопаромного сообщения между портами Актау и иранским портом Каспиан – казахстанского мультимодального участка МТК «Север – Юг».

- Реконструкция автодороги Актау – Бейнеу (446 км) - 1,2 млрд долл.

- Иран и Кыргызстан обсудили возможность предоставления Кыргызстану земельного участка и инфраструктуры в порту Бендер-Аббас для транзита и поставки товаров в/из Кыргызстана и предоставлении максимально низких тарифов для Кыргызстана иранскими железными дорогами.

В развитии МТК «Север-Юг» существует проблема отсутствия единых стандартов. Страны участницы МТК не признают результаты таможенных процедур на взаимной основе, между ними нет электронного документооборота. Отсутствует единый оператор транспортного коридора, не согласованы тарифы. В портах отсутствует единое расписание, которое позволило бы планировать перевозки [30]. Среди других потенциальных вызовов, с которыми сталкивается развитие МТК «Север-Юг» международные санкции, кризисные экономические явления, высокая конкуренция между видами транспорта и наличие недостающих звеньев и «узких мест» коридора [29].

3.4. Каспийский экономический форум (КЭФ) и ШОС

В 2018 г. было подписано Соглашение между правительствами прикаспийских государств о торгово-экономическом сотрудничестве [31]. В начале октября 2022 г. в продолжение 6-го Каспийского Саммита, организованного в г. Бишкеке 29 июня 2022 г., в Москве состоялся II Каспийский экономический форум (КЭФ) [32]. Ключевая цель – укрепление связей между Правительствами и представителями предпринима-

тельства стран «каспийской пятерки» (Россия, Азербайджан, Иран, Казахстан и Туркменистан) по приоритетным направлениям: транспорт, энергетика, промышленная кооперация и технологии, защита окружающей среды и экологии Каспия и туризм.

В сентябре 2022 г. в Самарканде на саммите ШОС было утверждено строительство восьми транспортных коридоров, связывающих территорию евразийского региона с международными маршрутами. Данные предложения практически полностью совпадают с целями и задачами, которые определены и в стратегических документах ЕАЭС. Проекты ШОС совпадают с проектами ЕАЭС, одобренными 25-26 августа 2022 г. на заседании Евразийского межправительственного совета. Так, было подписано трёхстороннее соглашения о строительстве железной дороги «Китай – Киргизия – Узбекистан», связанной с транспортным коридором «Узбекистан – Афганистан – Иран». Кроме того, одобрен проект трансафганского коридора «Термез – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар», соединяющего Центральную и Южную Азию через Афганистан. Однако реализация проектов имеет свои трудности, в том числе проблемы финансирования, неурегулированность правовых вопросов, проблемы технического характера (разность железнодорожной колеи в Китае и странах ЕАЭС) [33].

Видится целесообразным создание глобальной идеи инфраструктурных проектов (по типу китайского ИПП), объединяющей Россию со странами СНГ+ с вовлечением Турции, Ирана, Индии и азиатских стран. Продвижение этих проектов через единую платформу, где инвесторы – как отечественные, так и зарубежные – смогут выбирать наиболее подходящую для них задачу и проходить отбор для участия в проекте. Кроме того, необходимо проводить масштабную PR-компанию по информированию населения в участвующих странах СНГ+ о плодотворной деятельности России на ее территории, реализации нужных инфраструктурных проектов, обозначая выгоды для населения и бизнеса подобных проектов с участием России. Необходима координация инвестиций в крупномасштабные инфраструктурные проекты, порой пересекающиеся, через различные структуры – ИПП, ЕАЭС, ШОС, «Север-Юг», Каспийский форум, «Большая Евразия» и т.д. в частности, в создание мультимодальных коридоров. Целесообразно рассмотрение инструмента схожего с программами приграничного сотрудничества ЕС, только по программам приграничного сотрудничества на пространстве СНГ в рамках ЕАЭС, ШОС, Каспийского экономического форума и других площадок, возможно при привлечении ЕАБР, АБИИ и АБР, а также двустороннего формата.

4. Основные экономические эффекты инфраструктурных проектов на региональную экономическую интеграцию, экономическое развитие и торговлю

4.1. Определение инфраструктурных проектов и инвестиций. Расчет и анализ индексов интеграции в странах СНГ

За основу расчетов индекса интеграции была взята методология расчета индекса интеграции ЕАБР 2014 г. [34], которая была доработана:

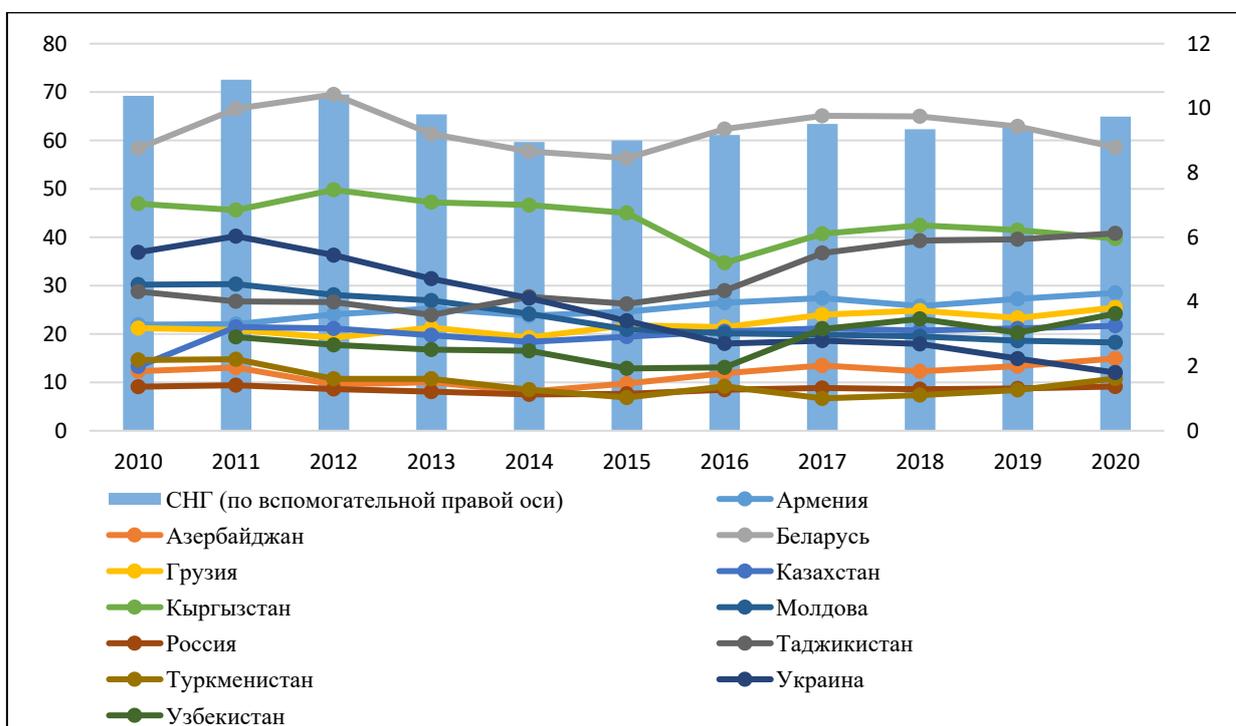
- 1) Вместо индикатора миграции ввиду отсутствия данных между парами стран был использован индикатор мобильности рабочей силы, рассчитанный как отношение денежных переводов между странами к совокупному ВВП.
- 2) Для анализа интеграции на рынке сельского хозяйства использовалась не только торговля злаками в совокупном ВВП, а и торговля сельскохозяйственными товарами в целом (ОКВЭД 01) в совокупном ВВП.
- 3) Для анализа интеграции на рынке энергетических товаров использовалась не только торговля электроэнергией в совокупном ВВП, а и торговля всеми энергетическими товарами (ТН ВЭД 2704-2708, 2710, 2712, 2713, 2715, 2716, 271112-271114, 271119, 271129) в совокупном ВВП.

Индекс интеграции рассчитывался для пар стран, для страны и объединения (СНГ и ЕАЭС) и внутри объединения (СНГ и ЕАЭС) с 2000 по 2020 гг.

По состоянию на 2020 г. лидерами по взаимной интеграции в сфере международной торговли являлись диады Россия – Беларусь, Украина – Беларусь и Россия – Казахстан со значениями индикаторов 3,2, 2,4 и 2,0 соответственно. Наибольший прирост индикатора к 2000 г. (0,8-0,9 пунктов) наблюдался у пар Россия-Беларусь, Россия-Казахстан, Казахстан-Узбекистан. При этом наибольшее сокращение (от 3 до 7,5 пунктов) отмечалось у пар Киргизия-Узбекистан, Украина-Туркменистан, Россия-Украина.

Лидером по торговой интеграции с СНГ на протяжении всего рассматриваемого периода выступает Беларусь, на второе место в 2020 г. вышел Таджикистан, до этого занимавший третье место, а на третьем – Кыргызстан, находившийся до 2020 г. на втором месте (см. рисунок 3). При этом наибольший рост индекса торговой интеграции с 2000 по 2020 гг. отмечался у Армении (на 11,6 пунктов), Узбекистана (4,8) и

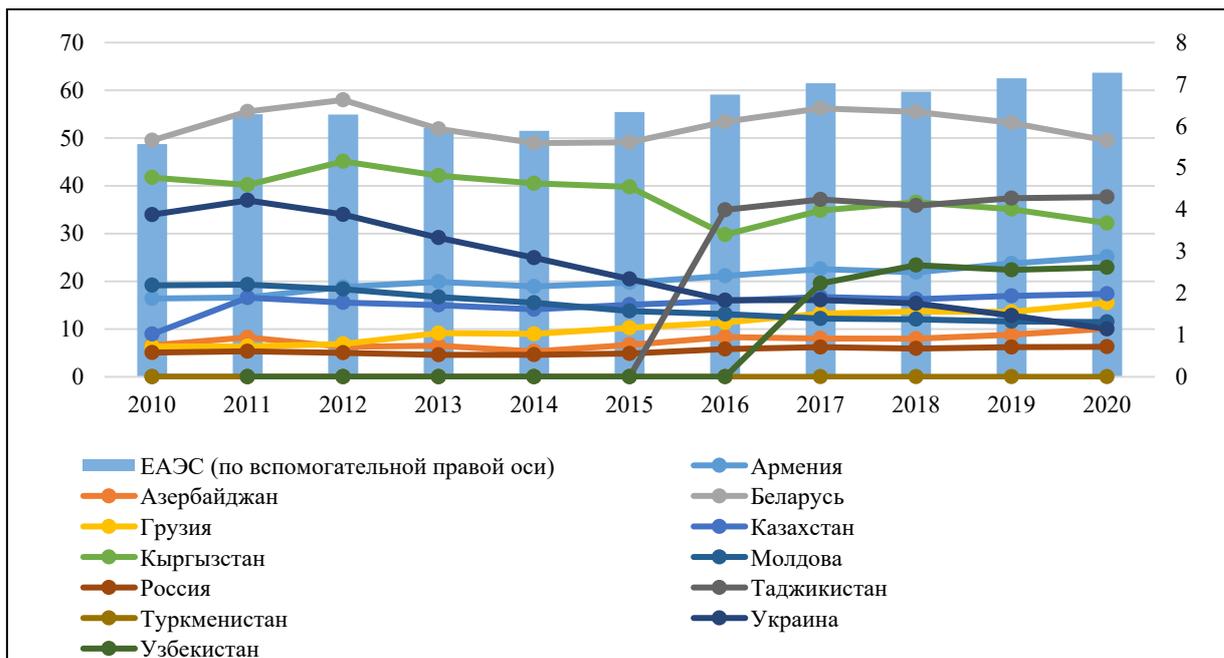
Грузии (2,4). А наибольшее сокращение индекса демонстрировали Туркменистан (-44), Украина (-29,2) и Беларусь (-14,9).



Примечание – источник: построено авторами на основе данных [35].

Рисунок 3. Индекс торговой интеграции стран СНГ к региону и внутри региона СНГ в целом

Индекс торговой интеграции внутри СНГ сократился с 2011 по 2015 гг. на 1,9 пунктов, после чего немного вырос к 2017 г., а далее колебался в пределах 9,3 -9,7 пунктов. Что касается индекса торговой интеграции в ЕАЭС, то он вырос в 2020 г. по сравнению с 2011 г. на 0,99 пункта и составил 7,28 пунктов (рисунок 4). Тройка лидеров по интеграции с ЕАЭС полностью соответствует лидерам в интеграции с СНГ. Украина, занимавшая до 2016 г. 3 место по данному индексу интеграции с ЕАЭС, опустилась в 2020 г. на 8 место.

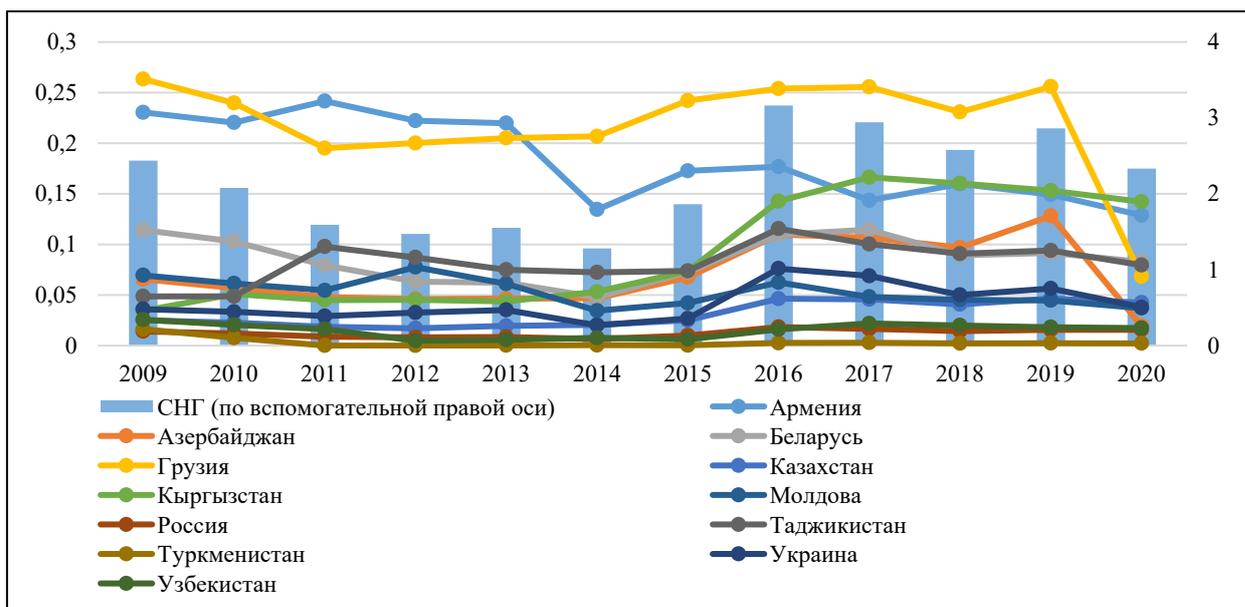


Примечание – источник: построено авторами на основе данных [35].

Рисунок 4. Индекс торговой интеграции стран СНГ к ЕАЭС и внутри региона ЕАЭС в целом

В 2020 год лидерами по взаимной интеграции в сфере инвестиций являлись следующие пары стран: Россия-Казakhstan, Россия-Украина и Россия-Беларусь со значениями индикаторов 0,004, 0,003 и 0,003, соответственно. Наибольший прирост индикатора к 2009 г. (0,002 пункта) наблюдался у пар Армения-Грузия, Россия-Казakhstan, Казахстан-Грузия. При этом на 0,046 пунктов сократился данный индекс у пары Азербайджан-Грузия.

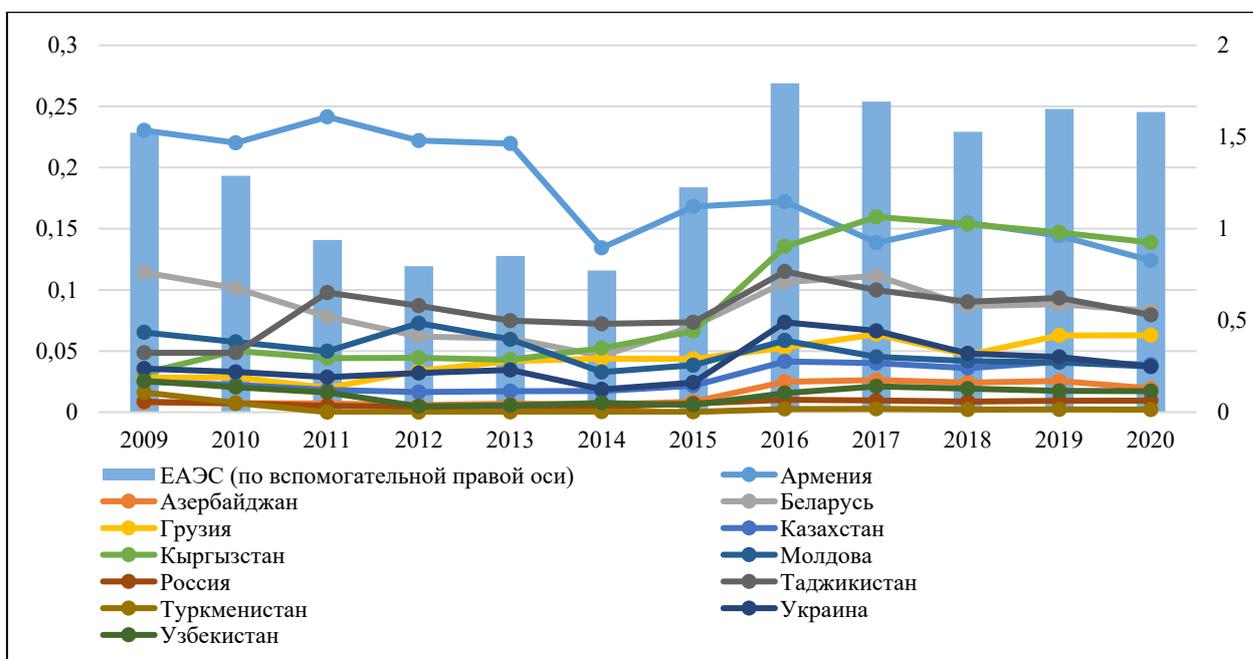
В 2020 г. лидерами по торговой интеграции с СНГ стали Кыргызстан, Армения и Беларусь с индексами 0,142, 0,129 и 0,083, соответственно (рисунок 5). При этом в период с 2014 по 2019 гг. наибольшим данный показатель был у Грузии (0,21-0,23 пункта). Наибольший рост индекса торговой интеграции с 2009 по 2020 гг. отмечался у Кыргызстана (0,108), Таджикистана (0,031) и Казахстана (0,017). А наибольшее сокращение индекса демонстрировали Грузия (-0,198), Армения (-0,102) и Азербайджан (-0,046).



Примечание – источник: построено авторами на основе данных [36].

Рисунок 5. Индекс интеграции в сфере инвестиций стран СНГ к региону и внутри региона СНГ в целом

В рассматриваемый период индекс интеграции в сфере инвестиционного сотрудничества внутри СНГ колебался в пределах от 1,3 до 3,2 пунктов. Динамика индекса интеграции в сфере инвестиций стран СНГ к ЕАЭС, представлена на рисунке 6, в целом совпадает с изменениями индекса интеграции стран к региону СНГ.



Примечание – источник: построено авторами на основе данных [36].

Рисунок 6. Индекс интеграции в сфере инвестиций стран СНГ к ЕАЭС и внутри региона ЕАЭС в целом

На основе анализа рассчитанных индексов интеграции и конвергенции можно сделать следующие выводы о динамике интеграционных процессов в СНГ за период с 2010 по 2020 гг.:

1) С 2014 наблюдался рост торговой интеграции как в СНГ (на 24%), так и в ЕАЭС (на 8%). Это может быть связано с упрощением торговли и снижением нетарифных барьеров внутри ЕАЭС. Лидерами торговой интеграции выступали Беларусь (1 место в 2010-2020 гг.), Таджикистан (с 2014 г. на 3 месте, а в 2020 г поднялся на 2 место), Узбекистан (2 место в 2010-2019 гг., затем опустился на 3 место в 2020 г.). Индекс торговой интеграции Украины сократился с 2011 по 2020 гг. более чем в 3 раза.

2) Индекс интеграции в сфере инвестиций также вырос в СНГ (82%) и ЕАЭС (в 2 раза) благодаря росту кооперации в ЕАЭС. Лидерами инвестиционной интеграции в 2020 г. выступали входящие в ЕАЭС Кыргызстан, Армения и Беларусь.

3) На рынке энергетической интеграции в СНГ с 2016 по 2018 гг. наблюдался подъем, а затем последовал спад. Внутри ЕАЭС спад начался с 2018 г., а затем в 2020 г. наблюдался небольшой подъем. Такая динамика индексов связана с тем, что в 2018 г. Беларусь перестала закупать электроэнергию в ЕАЭС, а Кыргызстан и Казахстан резко снизили объемы торговли. Лидером интеграции как с СНГ, так и с ЕАЭС на протяжении почти всего рассматриваемого периода был Кыргызстан, уступивший в 2020 г. первое место Таджикистану. На третьем месте по интеграции с СНГ находилась Беларусь.

4) Индекс сельскохозяйственной интеграции внутри СНГ вырос в 2,5 раза, а в ЕАЭС в 3 раза за рассматриваемый период. На первом месте по интеграции с СНГ с 2016 г. находился Таджикистан, на втором и третьем месте с 2018 г. – Узбекистан и Кыргызстан, соответственно. В интеграции с ЕАЭС на третьем месте после Таджикистана и Узбекистана с 2018 г. оказался Азербайджан.

5) С 2010 г. произошел значительный рост индекса в сфере образования в СНГ (в 2,8 раза) и в ЕАЭС в (1,7 раза). Лидером в образовательной интеграции как в СНГ, так и в ЕАЭС с 2013 г. выступает Туркменистан: индексы выросли более чем в 2 раза. На втором месте по интеграции в образовании в ЕАЭС и в СНГ с 2013 г. находился Казахстан с приростом индекса в 50%.

6) Интеграция в миграционной сфере в СНГ росла в 2010-2014 гг., затем снизилась к 2020 г. на 26%. Интеграция в ЕАЭС увеличилась с 2010 по 2018 гг. более чем

в 2 раза, а затем снизилась в 2020 г. на 12%. Лидером в интеграции в миграционной политике с СНГ и ЕАЭС на протяжении всего рассматриваемого периода выступает Таджикистан. На втором и третьем месте по интеграции в миграционной политике с 2015 г. Кыргызстан и Армения, соответственно.

7) С 2010 по 2015 гг. и в 2019-2020 гг. заметен тренд на отдаление стран СНГ в макроэкономике, а с 2016 по 2018 гг. – на сближение. Колебания индекса конвергенции в макроэкономике в ЕАЭС происходили чаще и сложно выделить определенную тенденцию. Тройка лидеров по конвергенции в макроэкономике с СНГ и с ЕАЭС включает Россию, Казахстан и Молдову.

8) В финансовой политике заметна тенденция на сближение стран к среднему индексу по СНГ и по ЕАЭС (с 2013 г.). Если лидерами по финансовой конвергенции с СНГ в 2020 г. были Азербайджан, Грузия и Армения, то с ЕАЭС – Украина, Казахстан и Армения.

9) Заметно сближение в фискальной политике как в СНГ, так и в ЕАЭС в 2020 г. по сравнению с 2010 г. По конвергенции с СНГ в тройке лидеров Армения, Украина, Узбекистан, с ЕАЭС – Таджикистан, Украина и Кыргызстан.

10) В монетарной политике напротив, заметно отдаление как внутри СНГ, так и внутри ЕАЭС. При этом странами-лидерами монетарной конвергенции с ЕАЭС выступали Казахстан, Кыргызстан и Россия.

11) Обобщенный индекс интеграции как в СНГ, так и в ЕАЭС в целом вырос с 2010 по 2020 гг., хотя были периоды падения в 2012-2015 гг. в СНГ и в 2016 г. в ЕАЭС. Лидерами по обобщенному индексу интеграции с СНГ с 2017 г. выступали Таджикистан, Кыргызстан и Беларусь, с ЕАЭС с 2019 г. – Таджикистан, Кыргызстан и Армения.

4.2. Эконометрические оценки влияния крупных инфраструктурных проектов на торговлю в странах СНГ

Для получения оценок влияния крупных инфраструктурных проектов на торговлю (отдельно импорта и экспорта) в странах СНГ+ (с учетом Украины и Грузии) на основе анализа литературы была выбрана модифицированная гравитационная модели международной торговли. В общем виде базовые спецификации моделей выглядят следующим образом (см. уравнения (1)-(2)):

$$\ln(m_{rdt}) = \beta_1 \ln GDP_{rt} + \beta_2 \ln GDP_{dt} + \beta_3 \ln POP_{rt} + \beta_4 \ln POP_{dt} + \beta_5 \ln DIST_{rd} + \beta_6 \ln(1 + tariff_{rdt}) + \beta_7 \ln RE_{rdt} + \beta_i \sum_{i=1}^I \ln INV_INFR_{rdti} + \varepsilon_1 RTA_{rdt} + \varepsilon_2 LANG_{rdt} + \varepsilon_3 BORDER_{rdt} + \varepsilon_4 COLONY_{rdt} + \mu_{rd}, \quad (1)$$

$$\ln(exp_{rdt}) = \beta_1 \ln GDP_{rt} + \beta_2 \ln GDP_{dt} + \beta_3 \ln POP_{rt} + \beta_4 \ln POP_{dt} + \beta_5 \ln DIST_{rd} + \beta_6 \ln(1 + tariff_{rdt}) + \beta_7 \ln RE_{rdt} + \beta_i \sum_{i=1}^I \ln INV_INFR_{rdti} + \varepsilon_1 RTA_{rdt} + \varepsilon_2 LANG_{rdt} + \varepsilon_3 BORDER_{rdt} + \varepsilon_4 COLONY_{rdt} + \mu_{rd}, \quad (2)$$

где m_{rdt} – импорт страны-реципиента СНГ+ r из страны-донора d инвестиций в инфраструктуру в году t, долл.;

exp_{rdt} – экспорт страны-реципиента СНГ+ r из страны-донора d инвестиций в инфраструктуру в году t, долл.;

GDP_{rt} – ВВП страны-реципиента СНГ+ r в году t, долл.;

GDP_{dt} – ВВП страны-донора d инвестиций в инфраструктуру в году t, долл.;

POP_{rt} – население страны-реципиента СНГ+ r в году t, чел.;

POP_{dt} – население страны-донора d инвестиций в инфраструктуру в году t, чел.;

$DIST_{rd}$ – расстояние между страной-реципиентом СНГ+ r и страной-донором d инвестиций в инфраструктуру, км;

$tariff_{rdt}$ – средневзвешенный тариф между страной-реципиентом СНГ+ r и страной-донором d инвестиций в инфраструктуру в году t;

RE_{rdt} – реальный обменный курс валют между страной-реципиентом СНГ+ r и страной-донором d инвестиций в инфраструктуру в году t;

INV_INFR_{rdti} – ПИИ страны-донора d в инфраструктуру вида i страны-реципиента СНГ+ r в году t;

RTA_{rdt} – дамми переменная, принимающая значение 1, если страна-реципиент СНГ+ r и страна-донор d в инфраструктуру имеют соглашение о свободной торговле (ССТ) в году t, 0 – иначе;

$LANG_{rdt}$ – дамми переменная, принимающая значение 1, если страна-реципиент СНГ+ r и страна-донор d в инфраструктуру имеют общий официальный язык в году t, 0 – иначе;

$BORDER_{rdt}$ – дамми переменная, принимающая значение 1, если страна-реципиент СНГ+ r и страна-донор d в инфраструктуру имеют общую границу в году t , 0 – иначе;

$COLONY_{rdt}$ – дамми переменная, принимающая значение 1, если страна-реципиент СНГ+ r и страна-донор d в инфраструктуру имеют общее колониальное прошлое в году t , 0 – иначе.

Основная выборка состояла из стран СНГ+, как получателей (реципиентов) инвестиций в инфраструктуру и стран мира, как доноров инвестиций в инфраструктуру. В связи с недостатком некоторых статистических данных для Туркменистана, данная страна была удалена из расчетов. Рассматривали следующие подвыборки: дружественные страны-доноры, недружественные страны-доноры, страны-доноры из СНГ+, страны доноры не из СНГ, некоторые отдельные страны-доноры (к примеру, Россия, Китай, ЕС, США, Турция, Индия, Германия и др.). Кроме того, рассматривались подвыборки для каждой страны-реципиента СНГ+ в отдельности. Данные оценивались за период 2000-2020 гг. На основе модифицированной гравитационной модели международной торговли проводилась оценка, моделей панельных данных с временными эффектами (дамми на годы) и моделей с фиксированными эффектами (дамми на пару стран).

Данные по ПИИ в инфраструктуру стран СНГ+ рассчитывались авторами на основе базы данных ОЭСР, базы данных МВФ и данных национальных ЦБ и служб статистики стран СНГ+ двумя способами с учетом следующих предположений:

1) Для расчетов используются данные ПИИ из страны в страну (СНГ+) и ПИИ по секторам в стране-реципиенте (СНГ+). Предполагается, что каждая страна-донор направляет одинаковую долю ПИИ в конкретную страну-реципиент в сфере инфраструктуры. Если доля ПИИ в Казахстане, направляемых в инфраструктуру, составляет 20%, то и доля ПИИ из России, направляемых в казахстанскую инфраструктуру, будет составлять 20%.

2) По некоторым странам-реципиентам нет данных по секторальному распределению ПИИ. Предполагается, что иностранцы вкладывают такую же долю ПИИ в инфраструктуру, как и доля валового накопления основного капитала в инфраструктуре. Например, доля валового накопления основного капитала в инфраструктуре Беларуси составляет 40%, тогда и доля инфраструктурных ПИИ, направляемых иностранцами в Беларусь, составляет 40%.

Рассматривались инвестиции стран-доноров в страны-реципиенты СНГ+, как в инфраструктуру в целом (и сопутствующие отрасли), так и по видам инфраструктуры в отдельности: в энергетику, транспорт, строительство, водоснабжение и ИКТ.

Помимо основных гипотез гравитационной модели международной торговли, проверялись следующие гипотезы относительно влияния инвестиций в инфраструктуру на торговлю (экспорт и импорт):

- 1) Увеличение инвестиций в инфраструктуру положительно влияет на импорт и экспорт для стран СНГ+.
- 2) Эффект в случае импорта сильнее, чем в случае экспорта.
- 3) Эффект сильнее для менее развитых стран СНГ+ в случае импорта, и для более развитых стран СНГ+ в случае экспорта.
- 4) Инвестиции в различные типы инфраструктуры (энергетика, транспорт, строительство, водоснабжение и ИКТ) по-разному будут влиять на торговлю. Наиболее значимым положительным эффектом ожидается от роста инвестиций в энергетику и строительство.
- 5) Наибольший эффект от инвестиций в инфраструктуру стран СНГ+ со стороны таких стран-доноров, как Россия, Китай и Германия (ЕС).
- 6) Инвестиции в инфраструктурные проекты оказывают большее влияние в долгосрочном, чем в краткосрочном периоде.

Было проведено эконометрическое оценивание влияния крупных инфраструктурных проектов на импорт и экспорт в странах СНГ+ с помощью моделей с временными эффектами и с фиксированными эффектами на полной выборке при расчете инвестиций в инфраструктуру двумя способами с учетом вида инфраструктуры. В целом по всем моделям контрольные переменные оказались значимыми и, как правило, с ожидаемыми знаками. Относительно переменных, касающихся инвестиций в инфраструктуру, можно отметить, что не во всех моделях данные переменные оказались значимыми. На основании результатов по тем моделям, для которых они оказались значимыми, можно сделать следующие выводы:

- 1) При прочих равных, импорт страны-реципиента СНГ+ из страны-донора, при разнице на 1% инвестиций в инфраструктуру, будет в среднем больше на 0,7%, чем импорт страны-реципиента СНГ+ из страны-донора с аналогичными остальными показателями.

2) При прочих равных, импорт страны-реципиента СНГ+ из страны-донора, при разнице на 1% инвестиций в строительство, будет в среднем больше на 1,9%, чем импорт страны-реципиента СНГ+ из страны-донора с аналогичными остальными показателями в случае расчета инвестиций по одинаковым долям (первое предположение).

3) При прочих равных, импорт страны-реципиента СНГ+ из страны-донора, при разнице на 1% инвестиций в строительство, будет в среднем больше на 1,9%, чем импорт страны-реципиента СНГ+ из страны-донора с аналогичными остальными показателями в случае расчета инвестиций по одинаковым долям (первое предположение) и на 2,8% больше в случае расчета инвестиций по доле в основном капитале (второе предположение).

4) При прочих равных, импорт страны-реципиента СНГ+ из страны-донора, при разнице на 1% инвестиций в транспорт, будет в среднем больше на 3,6%, чем импорт страны-реципиента СНГ+ из страны-донора с аналогичными остальными показателями в случае расчета инвестиций по одинаковым долям (первое предположение).

5) При прочих равных, импорт страны-реципиента СНГ+ из страны-донора, при разнице на 1% инвестиций в ИКТ, будет в среднем меньше на -16,3%, чем импорт страны-реципиента СНГ+ из страны-донора с аналогичными остальными показателями в случае расчета инвестиций по одинаковым долям (первое предположение).

6) При увеличении на 1% инвестиций в водоснабжение страной-донором в страну-реципиента СНГ+, импорт страны-реципиента из страны-донора увеличится на 14,5% (для расчета инвестиций на основе доли в основном капитале), в транспорт – на 2,5%, однако в ИКТ – уменьшится на -10,6%.

Результаты о положительном влиянии инвестиций согласуются с нашими гипотезами, однако отрицательное и существенное влияние инвестиций ИКТ на импорт не согласуется. Возможно проблема в расчете данного показателя, которые скорее всего может учитывать открытие иностранного филиала в стране-реципиенте СНГ+, что может не так сильно является непосредственно вкладом в инфраструктуру страны-реципиента СНГ+. Наиболее сильное положительное значимое влияние на импорт оказалось в случае инвестиций в водоснабжение, что можно попробовать объяснить спецификой региона СНГ+, в частности стран Центральной Азии.

В случае оценки влияния инвестиций в инфраструктуру на экспорт стран-реципиентов СНГ+ также наблюдается значимость и, как правило, ожидаемые коэффициенты для контрольных переменных. По переменных инвестиций в инфраструктуру можно сделать следующие выводы:

1) При прочих равных, экспорт страны-реципиента СНГ+ из страны-донора, при разнице на 1% инвестиций в инфраструктуру, будет в среднем больше на 1,9%, чем экспорт страны-реципиента СНГ+ из страны-донора с аналогичными остальными показателями в случае расчета инвестиций по одинаковым долям (первое предположение) и больше на 0,5% в случае расчета инвестиций по доле в основном капитале (второе предположение).

2) При прочих равных, экспорт страны-реципиента СНГ+ из страны-донора, при разнице на 1% инвестиций в энергетику, будет в среднем больше на 4,6%, чем экспорт страны-реципиента СНГ+ из страны-донора с аналогичными остальными показателями в случае расчета инвестиций по одинаковым долям (первое предположение), однако меньше на 7,2% в случае расчета инвестиций по доле в основном капитале (второе предположение).

3) При прочих равных, экспорт страны-реципиента СНГ+ из страны-донора, при разнице на 1% инвестиций в ИКТ, будет в среднем больше на 29,3%, чем экспорт страны-реципиента СНГ+ из страны-донора с аналогичными остальными показателями в случае расчета инвестиций по доле в основном капитале (второе предположение).

4) Для моделей с фиксированными эффектами для экспорта значимости в переменных инвестиций в инфраструктуру обнаружено не было.

Инвестиции в инфраструктуру, рассчитанные по второму предположению (доля инвестиций каждой страны-донора в отдельную отрасль страны-реципиента равна доле накопленного страной-реципиентом капитала в этой отрасли в текущем году) представляется менее подходящими для расчетов из-за большей жесткости данного предположения по сравнению с предположением одинаковых долей, поэтому мы убираем их из дальнейшего анализа по подвыборкам стран.

Можно сделать следующие обобщенные выводы на основе результатов расчетов с помощью эконометрических моделей:

1) Коэффициенты с учетом значимости при инвестициях в инфраструктуру в том числе по видам есть, как положительные (чаще всего), так и отрицательные

(в особенности в ИКТ), что показывает, что чаще влияние на экспорт и импорт – положительное. При этом влияние инвестиций в инфраструктуру на экспорт сильнее, чем на импорт.

2) В целом, можно отметить, что с учетом значимости коэффициентов, инвестиции в инфраструктуру влияют сильнее на менее развитые страны СНГ+.

3) Инвестиции в различные типы инфраструктуры (энергетика, транспорт, строительство, водоснабжение и ИКТ) по-разному влияют на торговлю. С учетом значимости коэффициентов, наиболее значимым положительным эффектом оказалось в случае инвестиций в водоснабжение, что можно попробовать объяснить спецификой региона СНГ+, в частности стран Центральной Азии.

4) С учетом значимости коэффициентов без учета слишком больших значений коэффициентов по модулю – наибольший положительный эффект от инвестиций в инфраструктуру стран СНГ+ со стороны таких стран-доноров из рассматриваемых, как Германия, Индия, Великобритания, Китай и в дружественных стран.

5) Оценки показывают, что влияние инвестиций сильнее в долгосрочном, чем в краткосрочном периоде. Таким образом, при реализации инфраструктурных проектов не стоит рассчитывать на быстрый эффект на экспорт (как и на импорт).

Заключение

В рамках данной НИР был проведен обзор теоретических подходов к определению роли инфраструктурных проектов в региональной экономической интеграции и эмпирических оценок влияния крупных инфраструктурных проектов на развитие интеграционных процессов. Показаны важные экономические эффекты инфраструктурных проектов на региональную экономическую интеграцию, экономическое развитие и торговлю влиянием инвестиций. На основе данных обзоров была выработана методология для получения на следующем этапе количественных оценок влияния крупных инфраструктурных проектов на развитие интеграционных процессов в странах СНГ, в том числе при участии зарубежных стран.

Были проанализированы проекты стран СНГ+ в рамках программ Восточное партнерство (ВП), Трансъевропейская транспортная сеть (TEN-T), Приграничное сотрудничество (ППС) Европейского союза (действие программ для Беларуси и России были приостановлены в связи с санкционной политикой ЕС). Был проведен обзор проектов Китая с участием стран СНГ+, в том числе в рамках китайской инициативы «Один пояс, один путь» (ИПП), в основном эти проекты связаны с энергетической, транспортной и строительной сферами, а также СЭЗ. Был проведен обзор других инфраструктурных инициатив, затрагивающих регион СНГ – Международного транспортного коридора «Север-Юг», инициатив Каспийского экономического форума (КЭФ) и Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), а также других инфраструктурных проектов с участием Турции, Индии и Ирана на постсоветском пространстве.

Для пар стран СНГ+ был рассчитан индекс интеграции. За последние 11 лет рост торговой интеграции, интеграции в сферах инвестиций, с/х, образовании и миграционной политике в СНГ и в ЕАЭС, сближение в фискальной и финансовой политике. В монетарной политике в СНГ и в ЕАЭС произошло снижение интеграции, в макроэкономике и энергетике нет единого тренда. Общий индекс интеграции вырос. Снижение в 2012-2015 гг. в СНГ и в 2016 г. в ЕАЭС. Лидер по интеграции с СНГ и с ЕАЭС – Таджикистан. Россия – наиболее удаленная от СНГ страна.

На основе обзоров теоретического и эмпирического материала, накопленного в литературе по влиянию инвестиций в инфраструктуру на экономическое развитие и торговлю были выработаны гипотезы. На основе модифицированной гравитационной мо-

дели были получены оценки влияния инвестиций в инфраструктуру на импорт и экспорт стран-реципиентов СНГ+. Коэффициенты с учетом значимости при инвестициях в инфраструктуру в том числе по видам есть, как положительные (чаще всего), так и отрицательные (в особенности в ИКТ), что показывает, что чаще влияние на экспорт и импорт – положительное. При этом влияние инвестиций в инфраструктуру на экспорт сильнее, чем на импорт. Инвестиции в инфраструктуру влияют сильнее на менее развитые страны СНГ+. Инвестиции в различные типы инфраструктуры (энергетика, транспорт, строительство, водоснабжение и ИКТ) по-разному влияют на торговлю. Наибольший положительный эффект от инвестиций в инфраструктуру стран СНГ+ со стороны таких стран-доноров, как Германия, Индия, Великобритания, Китай и дружественных стран. Оценки показывают, что влияние инвестиций сильнее в долгосрочном, чем в краткосрочном периоде. Таким образом, при реализации инфраструктурных проектов не стоит рассчитывать на быстрый эффект на экспорт (как и на импорт). Тема инфраструктурных проектов на постсоветском пространстве, остается актуальной, в том числе и в связи с трансформацией мировой экономики, в частности, украинским кризисом, развитием МТК «Север-Юг», западных антироссийских санкций, энергетическим кризисом в Европе, укреплением сотрудничества России с Китаем, Ираном, Турцией и Индией и т.д.

БЛАГОДАРНОСТИ

Препринт подготовлен на основе материалов научно-исследовательской работы, выполненной в соответствии с государственным заданием РАНХиГС при Президенте Российской Федерации на 2022 год.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Roland-Holst D. Infrastructure as a Catalyst for Regional Integration, Growth, and Economic Convergence: Scenario Analysis for Asia // ERD Working Paper Series. 2006. No. 91. P. 1-50.
2. Jouanjean M.-A. et al. Regional infrastructure for trade facilitation A literature survey. 2015. P. 1-54.
3. Maur J.-C. Regionalism and Trade Facilitation: A Primer // World Bank Policy Research. 2008. No. 4464. P. 1-40.
4. Longo R., Sekkat K. Economic Obstacles to Expanding Intra-African Trade // World Development. 2004. Vol. 32. No. 8. P. 1309-1321.
5. Amadji A., Yeat, A.J. Have Transport Costs Contributed to the Relative Decline of Sub-Saharan Africa exports? Some Preliminary Empirical Evidence // World Bank Policy Research Paper. 1995. No. 1559. P. 1-40.
6. Ngowi H.P. Can Africa Increase Its Global Share of Foreign Direct Investment // West Africa Review. 2001. Vol. 2. No. 2. P. 1-22.
7. Mbekeani K. Infrastructure, Trade Expansion and Regional Integration: Global Experience and Lessons for Africa // Journal of African Economies. 2010. No. 19. P. 88-113.
8. Yu K. The Belt and Road Initiative in Southeast Asia after COVID-19 China's Energy and Infrastructure Investments in Myanmar // ISEAS. Perspective. 2021. No. 39. P. 1-9.
9. Eastern Partnership. A new agenda beyond 2020 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://euneighbourseast.eu/policy/>. – Загл. с экрана.
10. Беларусь приостановит участие в инициативе ЕС "Восточное партнерство" [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rg.ru/2021/06/28/belarus-priostanovit-uchastie-v-iniciative-es-vostochnoe-partnerstvo.html>. – Загл. с экрана.
11. Indicative TEN-T Investment Action Plan [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.euneighbours.eu/sites/default/files/publications/2019-01/ten-t_iar_web-dec13.pdf. – Загл. с экрана.

12. Regulation (EC) No 1638/2006 of the European Parliament and of the Council of 24 October 2006 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006R1638&from=EN>. – Загл. с экрана.
13. Дырина А.Ф. Восточное партнерство: от идеи к реализации // Актуальные проблемы Европы. 2019. №. 3. С. 217-234.
14. "Один пояс, один путь" обеспечивает путь к взаимным выгодам [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rg.ru/2022/10/20/odin-poiias-odin-put-obespechivaet-put-k-vzaimnym-vygodam.html>. – Загл. с экрана.
15. Countries of the Belt and Road Initiative (BRI) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>. – Загл. с экрана.
16. Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971>. – Загл. с экрана.
17. Акматалиева А.М. Инициатива «Один пояс-один путь» в Центральной Азии // Сравнительная политика. 2018 Т. 9. №. 4. С. 139-146.
18. Ивина Н.В., Белова Е.С. Перспективы использования Нового Шелкового пути Российской Федерацией // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». 2020. №. 3. С. 52-61.
19. Искаков Г.А., Кегенбеков Ж.К. Роль Республики Казахстан в проекте "Один пояс и один путь" // Научные проблемы водного транспорта. 2021. Т. 67. №. 2. С. 94-101.
20. Носов М.Г. ЕАЭС и ЕС в контексте китайского проекта "Один пояс - один путь": предварительные итоги. Статья вторая // Современная Европа. 2020. № 6. С. 15-28.
21. Лю Я. Инфраструктурное сотрудничество КНР со странами СНГ в условиях реализации инициативы «Один пояс - один путь» // Постсоветские исследования. 2022. Т. 5. № 4. С. 413-422.
22. «Украино-китайское пике»: отношения Киева и Пекина стремительно «идут ко дну» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [41](https://news-</div><div data-bbox=)

front.info/2022/11/02/ukraino-kitajskoe-pike-otnoshenija-kieva-i-pekina-stremitelno-idut-ko-dnu/. – Загл. с экрана.

23. Не один пояс: Пекин обошёл Москву и нашёл новый путь в Европу [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://news.ru/world/ne-odin-poyas-pekino-oboshyol-moskvu-i-nashyol-novuj-put-v-evropu/>. – Загл. с экрана.

24. О китайской инициативе «Один пояс, один путь» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mid.ru/tv/?id=1767163&lang=ru>. – Загл. с экрана.

25. Запад бросает вызов Шелковому пути [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.ng.ru/economics/2022-06-27/1_8471_silkway.html. – Загл. с экрана.

26. Яковлев А.А. Евразийский экономический союз и китайская инициатива "один пояс - один путь". Возможности для сотрудничества // Вестник Института экономики Российской академии наук. 2018. № 1. С. 204–211.

27. For Tajikistan, the Belt and Road Is Paved with Good Intentions [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://nationalinterest.org/feature/tajikistan-belt-and-road-paved-good-intentions-29607>. – Загл. с экрана.

28. В правительстве приняли «дорожные карты» по развитию транспортных коридоров в РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://iz.ru/1388080/2022-08-31/v-pravitelstve-priniali-dorozhnye-karty-po-razvitiu-transportnykh-koridorov-v-rf>. – Загл. с экрана.

29. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: создание транспортного каркаса Евразии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://eabr.org/upload/iblock/c69/EDB_2021_Report_5_INSTC_rus.pdf. – Загл. с экрана.

30. Сущенцов А. и др. Перспективы развития международного транспортного коридора "Север-Юг" // Евразийские стратегии. 2019. № 8. С. 1-18.

31. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 6 июля 2018 г. № 1389-р "О подписании Соглашения между правительствами прикаспийских государств о торгово-экономическом сотрудничестве" [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/Fn3ZVzT7Kj9A5LW9NJhq7gAXGIBxoTwp.pdf>. – Загл. с экрана.

32. В Москве прошел второй Каспийский экономический форум [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rg.ru/2022/10/07/more-perspektiv.html>. – Загл. с экрана.
33. Транспортные коридоры ЕАЭС и ШОС – шаг в будущее [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://vch.ru/event/view.html?alias=transportnye_koridory_eaes_i_schos__schag_v_buduschee. – Загл. с экрана.
34. ЕАБР, ЦИИ. Система индикаторов евразийской интеграции II. Алматы: ЕАБР. 2014.
35. World Integrated Trade Solution [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://wits.worldbank.org/>. – Загл. с экрана.
36. ITC Trade Map [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.trademap.org/Index.aspx>. – Загл. с экрана.

**В СЕРИИ ПРЕПРИНТОВ
РАНХиГС РАССМАТРИВАЮТСЯ
ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ
И ПРАКТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ
К СОЗДАНИЮ, АКТИВНОМУ
ИСПОЛЬЗОВАНИЮ
ВОЗМОЖНОСТЕЙ
ИННОВАЦИЙ В РАЗЛИЧНЫХ
СФЕРАХ ЭКОНОМИКИ
КАК КЛЮЧЕВОГО УСЛОВИЯ
ЭФФЕКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ**



РАНХиГС
РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА
И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ