

Вопросы инфраструктурного развития в региональных торговых соглашениях*

УДК 339.924
ББК 65.5
Г-981

Евгений Сергеевич ГУЩИН,
Российская академия народного хозяйства и государственной службы
(119313 Москва, ул. Ленинский проспект, д. 87, кв. 75) -
научный сотрудник Международной лаборатории исследований меж-
дународной экономики, Тел.: 8(495)695-11-84, email: egushchin@vavt.ru

Аннотация

В статье анализируются международный опыт включения положений об инфраструктурном развитии в современные региональные торговые соглашения (РТС) и возможности его применения для будущих РТС с участием России и ЕАЭС. По мере расширения повестки торговых переговоров возникает необходимость включения вопросов инфраструктурного развития, так как отсутствие необходимой инфраструктуры может препятствовать развитию международной торговли (особенно в случае развивающихся стран). Вопросы инфраструктурного развития также встречаются в РТС с участием развитых стран (в рамках либерализации рынка госзакупок). Тенденция включения вопросов инфраструктурного развития в тексты современных «глубоких» РТС только зарождается. Но в будущем РТС могут стать новым инструментом для продвижения и защиты российских интересов в области инфраструктурного развития, как это было сделано в рамках неpreferentialного соглашения ЕАЭС-Китай.

Ключевые слова: региональные торговые соглашения, экономическая интеграция, инфраструктурное развитие, Россия, ЕАЭС, международная торговля, Восточное партнёрство, развитые страны, развивающиеся страны.

Infrastructure development issues in regional trade agreements

Evgeny Sergeevich GUSHCHIN,
Russian Academy of National Economy and Public Administration
(119313 Moscow, Leninsky Prospect, 87, apt. 75) - Researcher, International Laboratory for
Research on International Economics, Tel: 8 (495) 695-11-84, email: egushchin@vavt.ru

Abstract

The article analyzes how infrastructure development issues are included in modern regional trade agreements (RTAs) and how this experience could be applied to the future Russia's or EAEU RTAs. As the trade negotiations agenda expands, it becomes important to include infrastructure development issues in RTAs, as the lack of necessary infrastructure may hinder international

*Автор выражает особую благодарность Всероссийской академии внешней торговли за помощь в работе над данной статьей.



trade (especially in the case of developing countries). Infrastructure development issues are also included in some RTAs between developed countries (as part of government procurement liberalization). The trend to include infrastructure development issues in modern “deep” RTAs is just emerging. In the future, RTAs may become a new tool for promoting and protecting Russian interests in the field of infrastructure development, as it was done in the framework of the non-preferential EAEU-China agreement.

Keywords: regional trade agreements, economic integration, infrastructure development, Russia, EAEU, international trade, Eastern Partnership, developed countries, developing countries.

По мере своего развития «глубокие»¹ региональные торговые соглашения (РТС) включают в себя все более широкие вопросы, касающиеся развития торгово-экономического сотрудничества между странами и регионами (например, трудовые стандарты²). В этой связи возникает вопрос о возможности включения в РТС положений, посвященных инфраструктурному развитию. Особенно важной эта тема может быть при заключении РТС по линиям Север-Юг или Юг-Юг, так как именно развивающиеся страны (и в особенности наименее развитые страны) испытывают наибольшие проблемы в вопросах развития инфраструктуры. Однако, как показал проведенный в рамках данной статьи анализ, вопросы инфраструктурного развития можно обнаружить и в РТС по линии Север-Север – при либерализации доступа на рынки госзакупок, в которые входит и инфраструктурное строительство.

В отдельных случаях именно слаборазвитая инфраструктура, а не тарифные барьеры, является главным препятствием для развития торгово-экономических отношений между странами и регионами мира. Наиболее яркий пример – Африка. В 2017 г. лишь 16% всего экспорта 55 африканских стран приходилось на внутрирегиональный экспорт. При этом по сравнению с 2016 г. экспорт в другие африканские страны вырос на 8% в стоимостном выражении, в то время как экспорт в страны из других регионов вырос на 24%³. То есть внешняя торговля африканских стран с третьими странами развивается быстрее, чем торговля со соседями по континенту. Чтобы изменить ситуацию с внутрирегиональной торговлей, в марте 2018 г. африканские страны подписали Соглашение о создании Африканской континентальной зоны свободной торговли (далее – AfCFTA), которое вступило в силу в мае 2019 г. По мнению МВФ, в случае с Африкой «улучшение торговой логистики и решение проблем плохой инфраструктуры может быть в четыре раза эффективнее для стимулирования торговли, чем снижение тарифов», поэтому эти направления должны быть «в центре усилий по стимулированию более глубокой торговой интеграции в Африке». Согласно расчётам, приведенным в том же докладе, увеличение качества инфраструктуры Африки до среднемирового значения (на 40%) приведет к увеличению внутрирегиональной торговли в Африке на 7%⁴. Тем не менее, AfCFTA не содержит отдельных положений, касающихся инфраструктурного развития.

Включение вопросов инфраструктурного развития в будущие «глубокие» РТС может быть интересно и России, сразу в двух аспектах – как реципиенту и как донору. При заключении РТС с более развитыми экономиками (например, с Республикой Кореей, с которой в июне 2019 г. прошел первый раунд переговоров по соглашению о свободной торговле в сфере услуг и инвестиций) Россия будет заинтересована в реализации инфраструктурных проектов с участием иностранных капитала и технологий на своей территории. В то время как при заключении РТС с менее развитыми экономиками (например, с Египтом, с которым к ноябрю 2019 г. прошло 3 из 6 раундов переговоров по ЗСТ ЕАЭС-Египет), Россия уже может выступать в качестве делового партнера при реализации инфраструктурных проектов на территории другой страны. В случае с Египтом есть заинтересованность в реализации инфраструктурных проектов на территории этой страны со стороны «РЖД». Таким образом, включение вопросов инфраструктурного развития в будущие «глубокие» РТС с участием России может стать дополнительным инструментом для реализации наших национальных интересов.

Так как включение вопросов инфраструктурного развития в современные РТС пока не носит системного характера, в основе данной работы будет анализ отдельных кейсов.

МИРОВОЙ ОПЫТ

Несмотря на важность вопроса инфраструктурного развития, многие современные, в т.ч. «глубокие», РТС обходят данный вопрос. Среди последних РТС тема инфраструктурного развития упоминается в Соглашении о ЗСТ Китай-Грузия, Всеобъемлющем и расширенном партнерском соглашении между ЕС и Арменией, Всеобъемлющем экономическом и торговом соглашении (СЕТА) между Канадой и ЕС, а также в Соглашении о ЗСТ США-Корея (KORUS). Рассмотрим каждый из этих примеров.

Инфраструктурное развитие имеет большое значение для Китая, особенно в свете реализации Инициативы Пояса и Пути. Соглашение о ЗСТ Китай-Грузия включает в себя Приложение 8-С «Транспорт и сопутствующие услуги», статья 2 которого посвящена вопросам развития транспортной инфраструктуры. Статьи 2.1 и 2.2 Приложения 8-С объявляют, что стороны «будут способствовать развитию портов, автомобильных дорог, железных дорог, логистики и другой инфраструктуры» Грузии, «оказывать поддержку при осуществлении международных перевозок и логистическом сотрудничестве», «поощрять и принимать согласованные меры по обеспечению бесперебойной, безопасной и эффективной транспортировки», а также «усилят планирование строительства аэропортов, контроль воздушного движения и другую инфраструктуру, увеличат инвестиции в авиационную инфраструктуру, и будут содействовать созданию механизма координации воздушного транспорта в целях создания безопасных условий для пассажиров и бесперебой-



ной сети авиаперевозок»⁵. Обе статьи не несут в себе юридически обязывающую силу, но обозначают планы сторон на сотрудничество в будущем.

Соглашение о ЗСТ Китай-Грузия подписали в мае 2017 г. в Пекине на международном форуме «Один пояс – один путь». В декабре 2017 г. в грузинском черноморском городе Анаклия было начато строительство глубоководного порта. Тогда же к проекту присоединилась китайская машиностроительная компания ZPMC, которая пообещала инвестировать в строительство порта 50 млн долл. США. ZPMC также пообещала обеспечить глубоководный порт Анаклия новейшими контейнерными кранами современных стандартов и другим оборудованием, необходимым для управления контейнерным терминалом⁶. По словам премьер-министра Грузии, «это уникальный проект, т.к. Грузия тем самым утвердит свою позицию на карте Шелкового пути»⁷. Согласно первоначальным планам, порт Анаклия должен начать работать в 2021 г. После реализации первой фазы его годовая пропускная способность должна составить до 900 тыс. контейнеров. Однако после выхода из «Консорциума развития Анаклии» в августе 2019 г. американской компании «Контти групп», которой принадлежало 42% Консорциума, появились слухи, что проект будет закрыт⁸.

Сотрудничество в области авиатранспорта (Статья 2.2 Приложения 8-С) также не принесло существенных результатов. При поддержке китайской компании Hualing Group в 2018 г. в Грузии появился стартап MyWay Airlines, благодаря которому китайская компания планировала превратить Грузию в транспортный хаб для авиаперелетов между Европой и Восточной Азией⁹. Однако компания приостановила полеты с декабря 2018 г. по март 2019 г. и на сегодняшний день в авиапарке компании только 2 самолета¹⁰. Таким образом, несмотря на включение положений об инфраструктурном развитии в текст соглашения о ЗСТ между Китаем и Грузией, сотрудничество между двумя странами в этом направлении не принесло ожидаемых результатов.

Слова «инфраструктура» и «инфраструктурный» 20 раз упоминаются во Всеобъемлющем и расширенном партнерском соглашении между ЕС и Арменией (далее – Соглашение ЕС-Армения), подписанном в ноябре 2017 г. Раздел «Другие направления сотрудничества» (Other cooperation policies) данного соглашения в том числе включает в себя главы по транспорту и энергетике. Согласно статье 37d, «Сотрудничество в области транспорта должно охватывать разработку стратегий финансирования с упором на техническое обслуживание, ограниченность потенциала и недостающую инфраструктуру, а также активизацию и поощрение участия частного сектора в транспортных проектах». Согласно статье 38, «Сотрудничество также должно быть направлено на повышение эффективности функционирования существующих транспортных сетей и развитие инфраструктуры, в частности магистральных сетей, соединяющих Стороны»¹¹. Данное соглашение не содержит более конкретных планов в области инфраструктурного развития. Однако в материалах, поясняющих цели соглашения, «повышение взаимосвязанности» между

ЕС и Арменией обозначено в качестве одного из ключевых направлений сотрудничества. В рамках этого направления стороны добились следующих результатов:

□ ЕС выделяет средства на улучшение обмена и транзита электроэнергии между Арменией и Грузией, в том числе путем подключения Армении к электросети ЕС.

□ В 2010 г. Инвестиционный фонд соседства ЕС (NIF), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) и Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) договорились о софинансировании модернизации метрополитена в г. Ереван. NIF предоставил грант в размере 5 млн евро, а ЕБРР и ЕИБ – кредиты в размере 5 млн евро каждый. Кредиты предоставлены по ставке около 1% годовых (EURO LIBOR+1%), сроком на 15 лет с льготным периодом по выплатам в первые три года¹².

□ При поддержке со стороны ЕС у 1,1 млн жителей Еревана улучшилось качество питьевой воды.

□ ЕС парафировал всеобъемлющее Соглашение о воздушном транспорте между Арменией и ЕС. После вступления в силу оно будет способствовать увеличению пассажиропотока между ЕС и Арменией, снижению цен и появлению новых возможностей для бизнеса¹³.

Успех инфраструктурного сотрудничества ЕС и Армении, в отличие от опыта сотрудничества Китая и Грузии, можно объяснить тем, что ЕС реализует комплексный подход. Упоминание инфраструктуры в Соглашении ЕС-Армения стало лишь одним из инструментов, с помощью которых ЕС закрепил свои интересы в этой сфере. Другой важный инструмент – проекты в рамках программы «Восточное партнерство».

В рамках программы «Восточное партнерство» ЕС с 2016 г. реализует инициативу EU4Energy, которая нацелена на тесное сотрудничество в области электроэнергетики, в том числе на реализацию проектов в области энергоэффективности. Так, в Армении в рамках EU4Energy идет работа по поддержке правительств в разработке энергетической политики и нормативно-правовых актов, помощи местным органам власти в обеспечении энергоэффективности, продвижению инвестиций в повышение энергоэффективности бизнеса и переходу на «зеленую» энергетику¹⁴. ЕС ведет аналогичную работу в Беларуси¹⁵ и Грузии¹⁶.

Армения не единственная страна, с которой ЕС активно сотрудничает в области инфраструктурного развития. ЕС также реализует инфраструктурные проекты в Азербайджане (поддержка в наращивании потенциала порта Баку и его зоны свободной торговли)¹⁷, Грузии (гранты на развитие транспортных связей, инфраструктуры электро- и водоснабжения, включая автомагистраль Восток-Запад, крупномасштабную инфраструктуру водоснабжения в Аджарии, Кахети или Имерети, а также на модернизацию Энгурской плотины и другой инфраструктуры электроснабжения по всей стране)¹⁸, Ливане (ЕИБ предоставил кредиты на развитие дорожно-транспортной инфраструктуры и проекты по очистке сточных вод)¹⁹,



Молдове (в 2017 г. получила от ЕС 56 млн евро, в том числе на инфраструктурный проект по строительству линии электропередач между Румынией и Молдовой)²⁰ и на Украине (с 2014 г. через Инвестиционную платформу соседства Украина получила более 180 млн евро на финансирование инфраструктурных проектов в транспорте, водоснабжении/санитарии, в области энергоэффективности и защиты окружающей среды, а также финансирование МСП и кредитование в национальной валюте; с 2014 г. ЕИБ предоставил Украине кредиты в размере 4,6 млрд евро для поддержки развития инфраструктуры и реформ в транспортном, энергетическом, сельскохозяйственном, образовательном и коммунальном секторах, а также для развития малого и среднего предпринимательства)²¹.

В январе 2019 г. Европейская комиссия совместно со Всемирным банком представили Инвестиционный план действий Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T), в котором определены приоритетные проекты в Азербайджане, Армении, Беларуси, Грузии, Молдове и Украине. План включает 98 проектов, в том числе краткосрочных (с реализацией к 2020 г.) и долгосрочных (с реализацией к 2030 г.), общей стоимостью 12,8 млрд евро, которые предполагают строительство 4800 км автомобильных и железных дорог, 6 портов и 11 логистических центров²². При этом для 27 проектов стоимостью 4,4 млрд евро, уже реализуемых на момент выпуска доклада, основными источниками финансирования были международные финансовые институты (78% всего объема финансирования), собственные ресурсы стран (12%) и государственно-частное партнерство (10%)²³.

Практика показывает, что вопросы инфраструктурного развития могут быть косвенно затронуты и в РТС по линии Север-Север. Так, канадское правительство в качестве одной из выгод от Всеобъемлющего экономического и торгового соглашения (СЕТА) между Канадой и ЕС, вступившего в силу в сентябре 2017 г., выделило возможности для канадских инфраструктурных экспортёров. Благодаря снижению тарифных барьеров, а также повышению мобильности трудовых ресурсов и доступа к рынку госзакупок стран ЕС, канадские компании могут получить возможность для наращивания своего экспорта в ЕС, чьи ежегодные инфраструктурные расходы составляют около 400 млрд евро, что больше чем в США, но меньше чем в Китае²⁴. Однако в данном случае речь идет об открытии доступа на рынок партнера, чем о конкретных проектах в сфере инфраструктурного развития.

Косвенно вопросы инфраструктурного развития также были затронуты в главе по госзакупкам Соглашения о ЗСТ США-Корея (KORUS), вступившего в силу в марте 2012 г. Данная глава включает положения о либерализации контрактов на строительство-эксплуатацию-передачу (build-operate-transfer contract) и концессионных контрактов на общественные работы (public works concession contract), которые по сути включают в себя контракты на строительство и восстановление физической инфраструктуры (см. статью 17.11 Соглашения)²⁵.

Положение о реализации инфраструктурных проектов, таких как «строительство дорог, мостов, каналов, плотин или трубопроводов или других аналогичных проектов, при условии, что инфраструктура не предназначена исключительно для использования и выгоды правительства»²⁶, была включена в раздел, посвященный инвестициям в Соглашении о Транстихоокеанском партнёрстве (ТРП), но была заморожена в рамках Всеобъемлющего и прогрессивного соглашения для Транстихоокеанского партнерства (СРТРП), заключенного в марте 2018 г. Так как главное отличие между ТРП и СРТРП – это неучастие США, то можно предположить, что данное положение было включено в текст ТРП по просьбе американской стороны и может вернуться в текст СРТРП в случае, если США присоединятся к соглашению²⁷.

ОПЫТ РОССИИ И ЕАЭС

Для оценки того, как Россия включает вопросы инфраструктурного развития в свою повестку в области торговли и экономической интеграции, были проанализированы действующие торгово-экономические соглашения России и ЕАЭС, а также опыт сотрудничества в этой области внутри ЕАЭС.

Вопросы инфраструктурного развития были включены в Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и Китаем, которое вступило в силу 26 октября 2019 г. В главе 6 «Таможенное сотрудничество и упрощение процедур торговли» содержится статья 6.18, согласно которой «стороны будут стремиться к совместной работе, направленной на дальнейшее развитие и модернизацию таможенной инфраструктуры». Кроме того, глава 10 «Отраслевое сотрудничество» содержит статью 10.2 «Сферы и направления отраслевого сотрудничества», согласно которой «стороны договорились развивать сотрудничество в сфере сельского хозяйства, энергетики, транспорта, промышленной кооперации, информационно-коммуникационной инфраструктуры, технологий и инноваций, финансов и окружающей среды». Данное сотрудничество включает вопросы как привлечения инвестиций в развитие и модернизацию инфраструктуры, так и непосредственное «развитие транспортных коридоров, в том числе создание и модернизация объектов транспортной инфраструктуры, совершенствование транспортных сетей»²⁸.

Таким образом, Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и Китаем включает достаточно широкий спектр вопросов в области инфраструктурного развития, что неудивительно, так как в мае 2015 г. стороны выступили с совместным заявлением о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийской экономической интеграции и Экономического пояса Шелкового пути. Однако Соглашение не содержит каких-либо конкретных проектов или обязательств в этой области, а лишь обозначает круг вопросов, по которым стороны собираются сотрудничать в будущем. Кроме того, оно имеет неpreferенциальный



характер и вступило в силу только в октябре 2019 г., поэтому пока сложно судить о его влиянии на сотрудничество между ЕАЭС и Китаем в области инфраструктурного развития.

Есть примеры сотрудничества стран-участниц ЕАЭС в области инфраструктурного развития внутри объединения. При присоединении Кыргызстана к ЕАЭС в 2015 г. был создан Российско-Кыргызский фонд развития (РКФР), активы которого составили 500 млн долл. США. Цель работы РКФР – «содействие экономическому сотрудничеству между Кыргызстаном и Россией, модернизации и развитию кыргызской экономики, эффективному использованию возможностей, обусловленных участием сторон в евразийской экономической интеграции»²⁹. Инфраструктурное развитие является одним из направлений работы РКФР. Среди инфраструктурных проектов, реализованных РКФР на конец 2019 г., можно выделить:

□ Расширение аэровокзального комплекса аэропорта «Ош» с 660 кв. м до 2000 кв. м (начало финансирования – 1 августа 2017 г.);

□ Реконструкция международного аэропорта «Иссык-Куль», в результате которой аэропорт получил возможность «принимать воздушные суда круглые сутки и практически в любых погодных условиях» (начало финансирования – 22 июня 2016 г., объем – 12,4 млн долл. США);

□ Строительство малой ГЭС в Чуйской области (начало финансирования – 1 января 2016 г., объем – 2,1 млн долл. США);

□ Открытие дата-центра в Чуйской области (начало финансирования – 6 февраля 2018 г.).

Условия финансирования проектов через РКФР подробно прописаны на официальном сайте фонда. В частности, кредит «Ключевой» может составить до 25 млн долл. США сроком на 10 лет с возможным предоставлением отсрочки по выплате основной суммы кредит до 24 месяцев. Данный вид кредита нацелен, в том числе, на проекты по развитию инфраструктуры городов и населенных пунктов в рамках ГЧП, а также выработки электроэнергии из возобновляемых источников энергии. Собственный вклад кредитополучателя в проект должен составлять не менее 15% его стоимости. Процентная ставка – 4% годовых³⁰.

Кроме того, Россия предоставила Кыргызстану грант на 200 млн долл. США на адаптацию к ЕАЭС, а Казахстан, в соответствии с соглашением о развитии экономического сотрудничества с Кыргызстаном в условиях евразийской экономической интеграции, предоставил помощь, эквивалентную 100 млн долл. США, на улучшение таможенной инфраструктуры на границе Кыргызстана³¹. В частности, система ветеринарного контроля Кыргызстана долгое время не соответствовала системам контроля остальных стран ЕАЭС. Но в мае 2019 г. Евразийская экономическая комиссия одобрила результаты аудита системы ветеринарного контроля Кыргызстана и признала ее эквивалентной аналогичным системам надзора остальных членов ЕАЭС³².

* * *

Упоминание вопросов инфраструктурного развития (тем более конкретных инфраструктурных проектов) в самом тексте или в приложениях к соглашениям о «глубоких» РТС остается очень редким явлением. Даже если вопросы инфраструктурного развития упоминаются в РТС, обычно – это необязывающие декларации о намерениях, которые не всегда ведут к желаемому результату. Наиболее успешный пример реализации намерений, обозначенных в рамках РТС, по развитию сотрудничества в области инфраструктурного развития – Соглашение ЕС-Армения, упоминание инфраструктурного развития в котором – часть комплексной политики ЕС в этой области, подразумевающей и другие механизмы сотрудничества. Кроме того, вопросы инфраструктурного развития встречаются в главах по госзакупкам в РТС с участием США и ЕС как часть «контракта на строительство-эксплуатацию-передачу» и «концессионного контракта на общественные работы». Однако в данном случае речь идет о достаточно глубокой либерализации рынка госзакупок. Чаще всего тема инфраструктурного развития появляется на более глубоких стадиях экономической интеграции, чем зона свободной торговли. Например, отдельные институты, занимающиеся вопросами инфраструктурного развития, есть в рамках Евросоюза (Trans-European Networks, Восточное партнерство), АСЕАН (ASEAN Infrastructure Fund), Африканского союза (Programme for Infrastructure Development in Africa) и ЕАЭС (одно из направлений работы Российско-Кыргызского фонда развития). Если в РТС и встречается упоминание инфраструктурного развития, то это скорее декларация о намерениях, чем жесткое обязательство.

Как и в мировой практике Россия редко включает вопросы инфраструктурного развития в свои РТС. Главным примером включения этих вопросов в торговую повестку является Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и Китаем, которое содержит статьи о сотрудничестве сторон в области развития таможенной, транспортной, энергетической и других видов инфраструктуры. Однако данные положения не имеют обязывающей силы и носят декларативный характер, а само соглашение не является преференциальным. На более глубоком уровне экономической интеграции (в рамках ЕАЭС) можно найти примеры реализации конкретных проектов в области инфраструктурного развития. Главный пример – помощь в адаптации Кыргызстана к ЕАЭС.

Исходя из проведенного анализа можно выделить следующие варианты включения/невключения вопросов инфраструктурного развития в будущие «глубокие» РТС с участием России:

1. Инновационный подход. Подразумевает выделение вопросов инфраструктурного развития в отдельный раздел будущих соглашений о ЗСТ. Раздел будет включать в себя, в том числе, «жесткие» обязательства, а также список конкретных инфраструктурных проектов, подлежащих реализации в рамках соглашения.



Однако для этого потребуются дополнительные усилия, чтобы убедить партнера, в необходимости добавления нового раздела, особенно если он будет содержать «жесткие» обязательства.

2. Традиционный подход. Данный подход подразумевает проведение отдельных переговоров по инфраструктурному развитию и заключение отдельного соглашения. Однако в данном случае уступки в торговых переговорах не будут влиять на переговоры по инфраструктуре.

3. Промежуточный подход. Согласно данному подходу, вопросы инфраструктурного развития заключены в приложениях к соглашению, посвященных вопросам транспорта, энергетики и другим направлениям отраслевого сотрудничества. Однако в данном случае статьи соглашения, посвященные инфраструктурному развитию, несут декларативный характер, но их можно привязать к обязательствам из других направлений (например, стороны договорились о повышении уровня своих экологических стандартов и Россия предложила свои услуги для модернизации и развитию инфраструктуры в этой области).

«Традиционный подход» – самый распространенный в мировой и российской практике на данный момент. Однако есть признаки, что в ближайшие годы Россия может перейти к применению «промежуточного подхода», как это было сделано в Соглашении о торгово-экономическом сотрудничестве между ЕАЭС и Китаем. Таким образом, в будущем РТС могут стать новым инструментом для продвижения и защиты российских интересов в области инфраструктурного развития.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Под этим термином понимаются региональные торговые соглашения нового поколения, которые включают в себя более широкую повестку, чем традиционные РТС.

² Исмагилова, О.Д. Практика включения трудовых стандартов в региональные торговые соглашения // Российский внешнеэкономический вестник. – 2019. – №12. – С. 70-82. Режим доступа: [http://www.rfej.ru/rvv/id/A003DF4F3/\\$file/70-82.pdf](http://www.rfej.ru/rvv/id/A003DF4F3/$file/70-82.pdf)

³ The African Continental Free Trade Area: A tralac guide [Электронный ресурс]. // Tralac: [сайт]. [2019]. – Режим доступа: <https://www.tralac.org/documents/resources/booklets/2757-tralac-afcfeta-booklet-march-2019/file.html>. – Загл. с экрана.

⁴ Sub-Saharan Africa Regional Economic Outlook: Recovery Amid Elevated Uncertainty [Электронный ресурс]. // IMF: [сайт]. [2019]. – Режим доступа: <https://www.imf.org/en/Publications/REO/SSA/Issues/2019/04/01/sreo0419#ch3>. – Загл. с экрана.

⁵ Free Trade Agreement between the Government of Georgia and the Government of the People's Republic of China [Электронный ресурс]. // Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia: [сайт]. – Режим доступа: http://www.economy.ge/uploads/files/2017/foreign_trade/tavisufali_vachrobis_shetanxmeba_georgia_china/shetankhmeba_2018/page_0_60_145_179_china_georgia_fta_for_georgia_.pdf. – Загл. с экрана.

⁶ Китайская компания инвестирует в порт Анаклия 50 миллионов долларов [Электронный ресурс]. // Sputnik: [сайт]. [2017]. – Режим доступа: <https://sputnik-georgia.ru/economy/20171229/238735502/Kitajskaja-kompanija-investiruet-v-port-Anaklija-50-million-ov-dollarov.html>.



⁷ В Грузии началось строительство глубоководного порта [Электронный ресурс]. // РИА Новости: [сайт]. [2017]. – Режим доступа: <https://ria.ru/economy/20171225/1511625307.html>. – Загл. с экрана.

⁸ Американская компания «Конти групп» покинула проект порта Анаклия [Электронный ресурс]. // Новости-Грузия: [сайт]. [2019]. – Режим доступа: <https://www.newsgeorgia.ge/amerikanskaya-kompaniya-konti-grupp-pokinula-proekt-porta-anakliya/>. – Загл. с экрана.

⁹ Why China is swooping on Georgia's airline industry [Электронный ресурс]. // The Economist: [сайт]. [2018]. – Режим доступа: <https://www.economist.com/gulliver/2018/03/15/why-china-is-swooping-on-georgias-airline-industry>. – Загл. с экрана.

¹⁰ Грузинская авиакомпания Muway Airlines приостановила полеты [Электронный ресурс]. // Деловой авиационный портал Ato.ru: [сайт]. [2018]. – Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/gruzinskaya-aviakompaniya-myway-airlines-priostanovila-polety>. – Загл. с экрана.

¹¹ COMPREHENSIVE AND ENHANCED PARTNERSHIP AGREEMENT between the EU and Armenia [Электронный ресурс]. // Official Journal of the European Union: [сайт]. [2018]. – Режим доступа: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:22018A0126\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:22018A0126(01)&from=EN). – Загл. с экрана.

¹² Ереванское метро получит 15 млн евро на реабилитацию от евроструктур // РИА Новости: [сайт]. [2010]. – Режим доступа: <https://ria.ru/20100310/213313611.html>. – Загл. с экрана.

¹³ European Neighbourhood Policy And Enlargement Negotiations - Armenia [Электронный ресурс]. // European Commission: [сайт]. [2019]. – Режим доступа: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/countries/armenia_en. – Загл. с экрана.

¹⁴ EU4Energy - Armenia [Электронный ресурс]. // Eastern Partnership: [сайт]. – Режим доступа: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/factsheet_eu_support_to_energy_armenia.pdf. – Загл. с экрана.

¹⁵ EU4Energy - Belarus [Электронный ресурс]. // Eastern Partnership: [сайт]. – Режим доступа: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/factsheet_eu_support_to_energy_belarus.pdf. – Загл. с экрана.

¹⁶ EU4Energy - Georgia [Электронный ресурс]. // Eastern Partnership: [сайт]. – Режим доступа: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/factsheet_eu_support_to_energy_georgia.pdf. – Загл. с экрана.

¹⁷ European Neighbourhood Policy And Enlargement Negotiations - Azerbaijan [Электронный ресурс]. // European Commission: [сайт]. [2019]. – Режим доступа: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/countries/azerbaijan_en. – Загл. с экрана.

¹⁸ European Neighbourhood Policy And Enlargement Negotiations - Georgia [Электронный ресурс]. // European Commission: [сайт]. [2019]. – Режим доступа: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/countries/georgia_en. – Загл. с экрана.

¹⁹ European Neighbourhood Policy And Enlargement Negotiations - Lebanon [Электронный ресурс]. // European Commission: [сайт]. [2019]. – Режим доступа: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/countries/lebanon_en.



²⁰ European Neighbourhood Policy And Enlargement Negotiations - Moldova [Электронный ресурс]. // European Commission: [сайт]. [2018]. – Режим доступа: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/countries/moldova_en. – Загл. с экрана.

²¹ European Neighbourhood Policy And Enlargement Negotiations - Ukraine [Электронный ресурс]. // European Commission: [сайт]. [2019]. – Режим доступа: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/countries/ukraine_en. – Загл. с экрана.

²² European Commission launches infrastructure action plan for Eastern Partnership countries [Электронный ресурс]. // Emerging Europe: [сайт]. [2019]. – Режим доступа: <https://emerging-europe.com/news/european-commission-launches-infrastructure-action-plan-for-eastern-partnership-countries/>. – Загл. с экрана.

²³ Indicative TEN-T Investment Action Plan // European Commission: [сайт]. [2018]. – Режим доступа: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/ten-t_iap_web-dec13.pdf. – Загл. с экрана.

²⁴ Opportunities and Benefits of CETA for Canada's Infrastructure Exporters [Электронный ресурс]. // Government of Canada: [сайт]. [2017]. – Режим доступа: <https://www.international.gc.ca/trade-commerce/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/ceta-aecg/business-entreprise/sectors-secteurs/Infra.aspx?lang=eng>. – Загл. с экрана.

²⁵ KORUS – Chapter Seventeen Government Procurement [Электронный ресурс]. // USTR: [сайт]. – Режим доступа: https://ustr.gov/sites/default/files/uploads/agreements/fta/korus/asset_upload_file2_12716.pdf. – Загл. с экрана.

²⁶ WTO Center and Integration [Электронный ресурс]. // Vietnam Chamber of Commerce and Industry: [сайт]. [2019]. – Режим доступа: <http://www.wtcenter.vn/upload/files/fta/174-ftas-concluded/175-crtpp-tpp11/177-full-text/9.-Investment-Chapter.pdf>. – Загл. с экрана.

²⁷ Маловероятный сценарий пока Президентом США остаётся Д. Трамп.

²⁸ Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны [Электронный ресурс]. // ЕЭК: [сайт]. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/Pages/%D0%A1%D0%BE%D0%B3%D0%BB%D0%B0%D1%88%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5-%D1%81-%D0%9A%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B5%D0%BC.aspx>. – Загл. с экрана.

²⁹ О нас [Электронный ресурс]. // Российско-Кыргызский Фонд развития: [сайт]. – Режим доступа: http://www.rkdf.org/ru/o_nas. – Загл. с экрана.

³⁰ Кредит «Ключевой» [Электронный ресурс]. // Российско-Кыргызский Фонд развития: [сайт]. – http://www.rkdf.org/ru/kreditovanie/pryamoe_kreditovanie/klyuchevoiy. – Загл. с экрана.

³¹ Больше не надо: премьер Кыргызстана о деньгах РФ для адаптации к ЕАЭС [Электронный ресурс]. // Sputnik: [сайт]. – Режим доступа: <https://tj.sputniknews.ru/asia/20171002/1023479100/bishkek-rossii-dopolnitelnye-sredstva-adaptaciyu-eaes.html>. – Загл. с экрана.

³² Кыргызстан привел систему ветеринарного контроля в соответствие стандартам ЕАЭС [Электронный ресурс]. // Евразия Эксперт: [сайт]. [2019]. – Режим доступа: <https://eurasia.expert/kyrgyzstan-privel-sistemu-veterinarnogo-kontrolya-v-sootvetstvie-standartam-eaes/>. – Загл. с экрана.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:

1. The African Continental Free Trade Area: A tralac guide [Электронный ресурс]. // Tralac: [сайт]. [2019]. – Режим доступа: <https://www.tralac.org/documents/resources/booklets/2757-tralac-afcfata-booklet-march-2019/file.html>. – Загл. с экрана.

2. Sub-Saharan Africa Regional Economic Outlook: Recovery Amid Elevated Uncertainty [Электронный ресурс]. // IMF: [сайт]. [2019]. – Режим доступа: <https://www.imf.org/en/Publications/REO/SSA/Issues/2019/04/01/sreo0419#ch3>. – Загл. с экрана.

3. Free Trade Agreement between the Government of Georgia and the Government of the People's Republic of China [Электронный ресурс]. // Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia: [сайт]. – Режим доступа: http://www.economy.ge/uploads/files/2017/foreign_trade/tavisufali_vachrobis_shetankhmeba_georgia_china/shetankhmeba_2018/page_0_60_145_179_china_georgia_fta_for_georgia_.pdf. – Загл. с экрана.

4. WTO Center and Integration [Электронный ресурс]. // Vietnam Chamber of Commerce and Industry: [сайт]. [2019]. – Режим доступа: <http://www.wtocenter.vn/upload/files/fta/174-ftas-concluded/175-cptpp-tp11/177-full-text/9.-Investment-Chapter.pdf>. – Загл. с экрана.

5. Opportunities and Benefits of CETA for Canada's Infrastructure Exporters [Электронный ресурс]. // Government of Canada: [сайт]. [2017]. – Режим доступа: <https://www.international.gc.ca/trade-commerce/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/ceta-aecg/business-entreprise/sectors-secteurs/Infra.aspx?lang=eng>. – Загл. с экрана.

6. KORUS – Chapter Seventeen Government Procurement [Электронный ресурс]. // USTR: [сайт]. – Режим доступа: https://ustr.gov/sites/default/files/uploads/agreements/fta/korus/asset_upload_file2_12716.pdf. – Загл. с экрана.

7. Addressing the Global Infrastructure Deficit: Channels for U.S.-China Cooperation [Электронный ресурс]. // CSIS: [сайт]. [2017]. – Режим доступа: <https://www.csis.org/addressing-global-infrastructure-deficit-channels-us-china-cooperation>. – Загл. с экрана.

8. Соглашение о торгово-экономическом сотрудничестве между Евразийским экономическим союзом и его государствами-членами, с одной стороны, и Китайской Народной Республикой, с другой стороны [Электронный ресурс]. // ЕЭК: [сайт]. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/trade/dotp/Pages/%D0%A1%D0%BE%D0%B3%D0%BB%D0%B0%D1%88%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5-%D1%81-%D0%9A%D0%B8%D1%82%D0%B0%D0%B5%D0%BC.aspx>. – Загл. с экрана (Soglashenie o trgovno-e`konomicheskom sotrudnichestve mezhdru Evrazijskim e`konomicheskim soyuzom i ego gosudarstvami-chlenami, s odnoj storony`, i Kitajskoj Narodnoj Respublikoj, s drugoj storony` [E`lektronny`j resurs]. // EE`K: [sajt]. – Rezhim dostupa)

