



НАЦИОНАЛЬНЫЙ КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР
МЕЖДУНАРОДНОГО ДЕЛОВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Аналитический обзор

ФИНАНСОВЫЕ И ИНВЕСТИЦИОННЫЕ РЫНКИ СТРАН ГЛОБАЛЬНОГО ЮГА

- Новые контуры инвестиционной политики Китая на рынке электромобилей
- Инвестиционный потенциал Перу: новые окна возможностей



Июль 2024

nccibc.ru



Уважаемые коллеги!

С конца 1990-х гг. ведущие экономические державы пристально уделяют внимание развитию технологий электромобильной индустрии. И здесь как никогда растёт влияние финансового капитала как фактора производства. Но, безусловно, доступность рынков сырья, вкупе с интеллектуальным капиталом, крайне важны. Например, в 2024 г. ожидаемый доход Китая от продажи электромобилей на глобальных рынках достигнет абсолютного рекорда на уровне \$319 млрд, что составит более половины мировой выручки на рынке электромобилей, которая

прогнозируется на фоне \$623 млрд.

При этом среднегодовой темп роста на мировом рынке электромобилей в 2024-2028 гг. составит не менее 10%, а годовая выручка может достигнуть \$1 трлн к 2030 г. Рост глобального рынка электромобилей обеспечивается поступательным наращиванием прямых иностранных инвестиций как в сфере производства электромобилей, так и в сфере создания цепочек поставок аккумуляторных батарей. В ближайшие годы темпы наращивания инвестиций будут высокими, а конкуренция

среди ведущих игроков будет усиливаться.

При этом китайские инвестиции в транспортный сектор Германии и Франции оказались практически приостановленными с начала 2022 года. С начала 2024 года, на фоне усиления угрожающей риторики Брюсселя относительно введения новых заградительных пошлин на ввоз китайских электромобилей на рынок Европейского союза, все реализованные и запланированные инвестиционные планы Китая в отношении европейского рынка, включая Венгрию, оказываются «подвешенными».

Тем не менее, в производстве электромобилей крайне важный вопрос – это цветные и редкоземельные металлы. Например, переломным моментом в инвестиционной стратегии Перу может стать ожидаемый ввод в эксплуатацию в текущем году портового хаба Чанкай в 80 километрах от столицы, который соединит Перу и её соседей по региону с перспективными азиатскими рынками, прежде всего китайским. Не случайно главным инвестором проекта выступает китайский концерн COSCO, которому принадлежит доля 60% в проекте (40% сохраняет за собой перуанская горнодобывающая компания Volcano).

Общие инвестиции в создание портового хаба составили \$3,5 млрд. На азиатском континенте второй точкой этого стратегически

важного транспортного коридора станет Шанхай. Ввод нового инфраструктурного объекта позволит существенно сократить время доставки перуанских и других латиноамериканских товаров с нынешних 45 до 30 дней. Речь идет как о наращивании сырьевого экспорта (60% которого составляет медь, до 25-30% - золото и до 10-15% - газ), так и агропродовольственной продукции Перу (фуражный корм, свежие фрукты, рыбная продукция, кофе и пр.).

Таким образом, на территории Перу впервые создается важный плацдарм для масштабирования торгово-экономического сотрудничества между странами Латинской Америки и азиатским континентом, по сути в обход сложившейся евроатлантической модели экономической интеграции, но в безусловный плюс странам Глобального Юга. Ведь в новом перуанском транспортном хабе заинтересован не только Китай, но и Бразилия, Колумбия, Чили и другие страны региона для доступа на азиатские рынки.

Кирилл Бабаев

Президент Национального координационного центра международного делового сотрудничества, доктор филологических наук

НОВЫЕ КОНТУРЫ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ КИТАЯ НА РЫНКЕ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ

На фоне эпохальных геополитических трансформаций последних лет, в том числе по линии китайско-американских отношений, стремительно изменяется стратегический вектор инвестиционной политики как самого Китая, так и глобальных транснациональных компаний, оперирующих на китайском рынке. Новые контуры инвестиционной политики Китая наглядно проявляют себя на мировом рынке автомобилестроения. Наблюдаются две разнонаправленные тенденции: сокращение прямых иностранных инвестиций в локализацию автомобильного производства в Китае сопровождается повышенными усилиями Пекина по наращиванию инвестиций на зарубежных рынках для создания глобального полного цикла производства электромобилей.

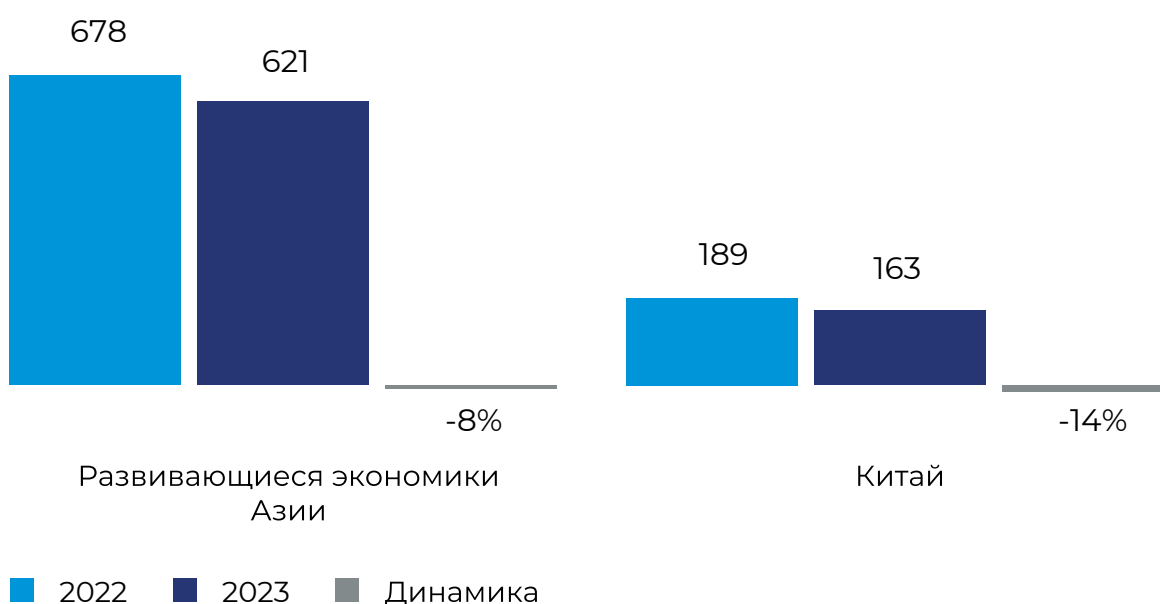
Происходящие изменения инвестиционной политики вокруг китайского автопрома являются важным признаком начавшейся трансформации глобальной экономической модели Китая, в том числе в контексте углубления политических и торгово-экономических противоречий с Вашингтоном и Брюсселем. Здесь, вопреки повышенным рыночным ожиданиям постпандемийного экономического восстановления и роста, в Китае наоборот происходит последовательное сокращение проектной и финансовой активности грандов автомобильной индустрии, включая Toyota, Volkswagen, BMW и Ford.

Эти автомобильные гиганты выступали в качестве т.н. «институциональных инвесторов» на китайском рынке в последние десятилетия и производили до недавних пор значительную часть деталей, включая микрочипы и электронику, для своей конечной продукции, поставляемой на американские и европейские рынки. Теперь – как в целях диверсификации геополитических рисков, так и с учетом растущей конкуренции со стороны локальных китайских автомобильных брендов, крупные западные и прозападные азиатские инвесторы (Япония, Южная Корея) частично переориентируют свои производственные инвестиции из Китая во Вьетнам, Индию и Мексику.

Отток капитала из автомобильной отрасли Китая отражает общую тенденцию последовательного сокращения – особенно после 2022 года – поступления прямых иностранных инвестиций в Китай (минус 14% только по итогам 2023 года).

ГРАФИК 1.

**ДИНАМИКА ПРЯМЫХ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ЭКОНОМИКУ КИТАЯ
(2022-2023 ГГ., \$МЛРД)**



Источник: Конференция ООН по торговле и развитию

Одновременно, понимая стратегическую важность китайского рынка, ряд транснациональных корпораций избрали новую стратегию – они активно финансируют в совместные предприятия с китайскими партнёрами, включая стартапы, чтобы воспользоваться в полной мере местными технологическими достижениями. Например, Stellantis NV (Нидерланды) в 2023 году проинвестировала \$1,5 млрд в китайский стартап по производству электромобилей Leapmotor. Volkswagen в свою очередь вложил \$1 млрд в китайскую компанию по производству электрических компонентов для электромобилей Horizon Robotics.

С другой стороны, в 2023-2024 гг. Китай продолжил последовательное наращивание своих инвестиций в приоритетные для него инфраструктурные, промышленные и энергетические проекты, выделяя производство электромобилей в качестве одного из главных приоритетов своей внешней инвестиционной политики. Целью этой инвестиционной активности является создание полноценной, обе-

спеченной технологическим и сырьевым суверенитетом глобальной цепочки полного цикла по производству электромобилей. Для достижения этой цели китайские власти активно задействуют свой инвестиционный потенциал, в том числе в рамках флагманского проекта «Один пояс-один путь».

Несмотря на относительное сокращение в последние годы общей доли китайских прямых инвестиций в зарубежные активы, упавших на 17% с 2021 года, Китай продолжил активно инвестировать в проекты создания производственных мощностей индустрии электромобилей в различных странах, что стало главной движущей силой для наращивания китайского портфеля «зеленых инвестиций», к которым относится индустрия электромобилей. С 2021 по 2023 гг. общая доля зеленого портфеля внешних инвестиций Китая выросла в 2,8 раза, преимущественно за счет наращивания инвестиций в индустрию электромобилей, а также производство возобновляемых источников энергии.



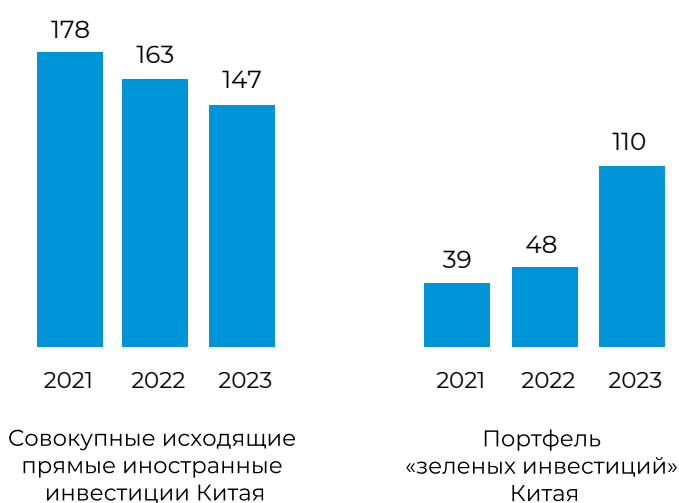
Продавец рассказывает посетителям торгового центра в Джакарте, Индонезия, об электромобиле Wuling Air EV китайского производства.

Например, на фоне радикального сокращения китайских инвестиций в европейскую экономику в последние годы (в 2023 году их объем составил \$6,8 млрд, что является минимальным показателем с 2010 года), необходимо отметить рост китайских инвестиций в зеленые проекты Евросоюза на 78% по итогам 2023 года. Их основную долю составляют целевые инвестиции трех частных китайских компаний – Contemporary Amperex Technology Limited (CATL), AESC и Zhejiang

Huayou Cobalt – в производство аккумуляторных батарей для электромобилей в Венгрии, Германии и Франции. Венгрия как важный политический союзник Китая в Евросоюзе выступает главным центром притяжения китайских внешних инвестиций в автомобильной индустрии.

ГРАФИК 2.

ДИНАМИКА ИСХОДЯЩИХ ПРЯМЫХ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ КИТАЯ (2021-2023 ГГ., \$МЛРД)



Источник: Конференция ООН по торговле и развитию

Весной 2023 года компания CATL инвестировала в венгерскую экономику \$3,4 млрд на эти цели. Итого на долю Будапешта приходится 44% всех китайских внешних прямых инвестиций в Европе, из которых 70% составляют инвестиции в индустрию электромобилей. В 2024 году китайские производители аккумуляторных батарей озвучили новые планы по инвестированию в совокупности \$2 млрд в рамках зеленого инвестиционного портфеля в Венгрии. В 2026 году китайский автоконцерн BYD планирует начать производство полного цикла электромобилей на территории Венгрии. При этом, китайские инвестиции в транспортный сектор Германии и Франции оказались практически приостановленными с начала 2022 года.

С начала 2024 года, на фоне усиления угрожающей риторики Брюсселя относительно введения новых заградительных пошлин на ввоз китайских электромобилей на рынок Европейского союза, все реализованные и запланированные инвестиционные планы Китая в отношении европейского рынка, включая Венгрию, оказываются подвешенными.

В начале июля Брюссель все-таки решился на введение «на временной основе» заградительных пошлин в размере 48% на ввоз китайских электромобилей, пообещав принять окончательное решение на этот счет в ноябре текущего года. Это решение приведет к оттоку китайских инвестиций и проектов в сфере электромобилей из Европы. В частности, крупный китайский производитель электромобилей Great Wall Motors, который работал в том числе на российском рынке (в 2020 г. он инвестировал \$500 млн в российскую автомобильную индустрию), уже анонсировал закрытие своей штаб-квартиры в Мюнхене.

При этом, на евразийском пространстве китайские инвесторы пока только присматриваются и изучают возможности, но не спешат инвестировать в индустрию электромобилей. Казахстан, Узбекистан и Монголия являются главными центрами притяжения китайских инвестиций, однако, преимущественно эти ресурсы вливаются в традиционные сектора – нефтегазовую, энергетическую, включая возобновляемые источники энергии, строительство и сельское хозяйство.

В странах Глобального Юга, китайские инвесторы, разумеется, проявляют повышенную активность. Страны Юго-Восточной Азии традиционно являются одним из приоритетных регионов для китайских инвестиций в автопром. В прошлом году китайский концерн CATL, занимающий лидирующие позиции в производстве аккумуляторов для электромобилей, инвестировал \$5 млрд в совместное производство в Индонезии. Другой китайский инвестор – автоконцерн Geely – выделил по итогам 2023 года около \$10 млрд на расширение проекта по локальному производству автомобилей в Малайзии совместно с местным партнером – компанией Proton.

Пробные инвестиционные шаги на вьетнамском рынке электромобилей предпринимает китайский концерн BYD, инвестиции которого в 2022-2023 гг. составили до \$500 млн. Наконец, целая группа китайских компаний по производству электромобилей, включая BYD, Zhejiang Hezhong и Great Wall Motor собираются запускать производство электромобилей в Таиланде. Совокупные инвестиции трех компаний в 2022-2023 гг. уже составили почти \$1 млрд, и могут превысить \$2 млрд, ставя перед собой амбициозные цели перевода до 30% тайского автопарка на электромобили к 2030 году.



20-миллионный китайский автомобиль на новой энергии (NEV), произведённый компанией GAC Aion New Energy Automobile Co., Ltd. в Гуанчжоу, провинция Гуандун, южный Китай.

На африканском континенте, наибольшую активность на треке электромобилей китайские инвесторы проявляют в странах Северной Африки. В частности, в Марокко Китай участвует в финансировании масштабного проекта с бюджетом в \$6,4 млрд по созданию электромобилей. С точки зрения сырьевого обеспечения, наибольший интерес в регионе представляет Зимбабве (шестой в мире производитель лития, 2022 г.). Китайская Zhejiang Huayou Cobalt инвестировала в 2021-2022 гг. около \$700 млн в добычу лития.

Инвестиционная деятельность Пекина на производственном треке в странах Латинской Америки и Карибского бассейна остается довольно умеренной. Здесь основной интерес с точки зрения производственного потенциала представляют Бразилия и Чили. В прошлом году китайский концерн BYD инвестировал \$620 млн в производство электромобилей на территории Бразилии, и \$300 млн – в индустрию аккумуляторных батарей в Чили. В Чили также активно работает другой китайский производитель аккумуляторных батарей Tsingshan, вложивший в этот перспективный рынок в прошлом году \$250 млн.

Наряду с усилением инвестиционной активности Пекина в производственной сфере, китайский капитал активно задействуется для установления контроля на рынке добычи лития, являющегося основным сырьем по производству аккумуляторных батарей для электромобилей. Зоной особого внимания китайских инвесторов является т.н. «литиевый треугольник», который включает Аргентину, Боливию

и Чили, на которые в совокупности приходится более 50% мировых запасов литиевой руды.

На сегодня, две китайские компании Chengdu Tianqi и Jiangxi Ganfeng владеют соответственно 7% и 8% мирового рынка лития, уступая лишь чилийской SQM (18% рынка) и американской Albemarle (17% рынка). При этом, Chengdu Tianqi активно инвестирует в рынок лития Чили (совокупные инвестиции за последние годы – до \$5 млрд), а Jiangxi Ganfeng вкладывает средства в разработку перспективных месторождений литиевой руды в Аргентине (\$1 млрд в 2023 г.). В Боливии активно работает другой китайский инвестор – концерн CATL, который летом 2023 года инвестировал \$1,5 млрд в добычу литиевой руды.



Рассольные бассейны и зона переработки на литиевом месторождении в Аргентине, акционер Jiangxi Ganfeng Lithium Co. Ltd. из Китая.

В рамках глобального проекта «Один пояс – один путь» инвестиционная привлекательность индустрии электромобилей является показательной – этот сектор демонстрирует устойчивый рост на фоне снижения, например, инвестиций в более долгосрочное капитальное строительство. Главным трендом 2023 года стал стремительный рост инвестиций в технологический сектор, которые достигли рекордного уровня \$14,3 млрд.

При этом, львиная доля инвестиций направлялась китайскими компаниями в создание производственных мощностей для аккумуляторных батарей (60-70%), остальные инвестиции были вложены в производство электромобилей, а также запасных частей и деталей к ним.

Характерно, что главными инвесторами в этом секторе выступают именно частные китайские компании, тогда как в строительном секторе по-прежнему доминируют государственные корпорации. Тон здесь задает китайский производитель аккумуляторных батарей и систем хранения энергии для электромобилей CATL (29% всего объема инвестиций в рамках проекта «Один пояс – один путь» в 2022 г.). Другой крупный производитель батарей Zhejiang Huayou Cobalt активно сотрудничает с корейской LG.

ТАБЛИЦА 1.

ВЕДУЩИЕ КИТАЙСКИЕ ИНВЕСТОРЫ В ИНДУСТРИИ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ В РАМКАХ ПРОЕКТА «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ» (2022 Г.)

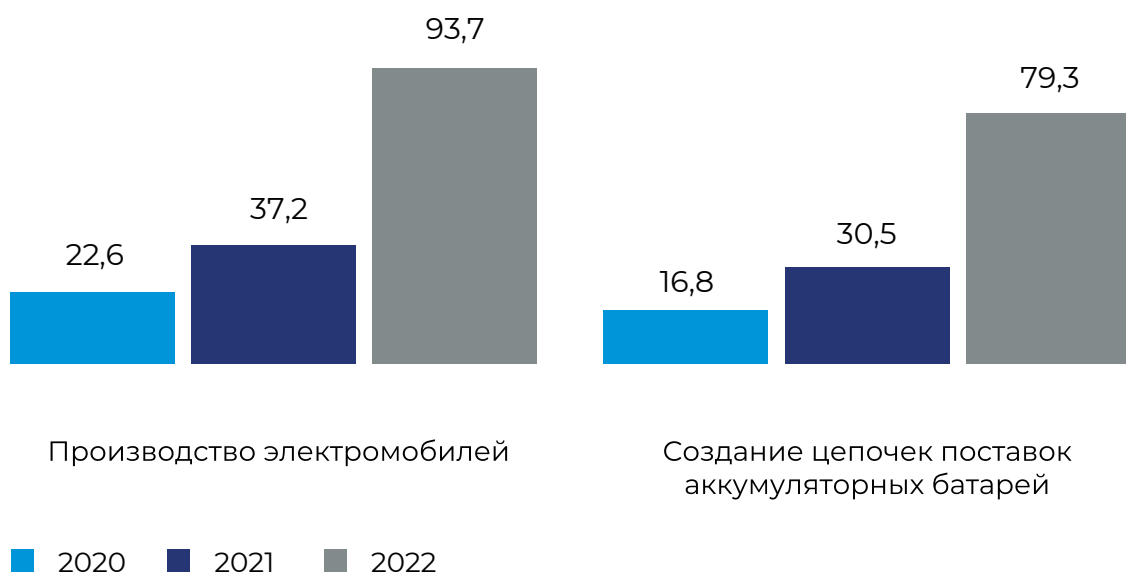
КОМПАНИИ	ДОЛЯ (В %)	ОБЪЁМ (В МЛРД ДОЛЛАРОВ)
CATL (аккумуляторные батареи)	29%	9,4
Jiangxi Ganfeng (производство лития)	3,7%	1,2
Tsingshan (аккумуляторные батареи)	2,9%	0,94
Zijin Mining (производство лития)	2,8%	0,91
BYD (производство электромобилей)	2,4%	0,76
Zhejiang Huayou Cobalt (аккумуляторные батареи)	1,9%	0,62
Zhejiang Hezhong (производство электромобилей)	1%	0,32
Sunwoda Electronics (производство электромобилей)	0,5%	0,18
Доля инвестиций в индустрию электромобилей	44%	14,3
Доля инвестиций в остальные сектора	66%	18,2
ВСЕГО	100%	32,5

Источник: FAO Stat Green Finance and Development Centre (GFDC), Fanghai International School of Finance, Fudan University, Shanghai

Резюмируя, результатом предпринимаемых Китаем мер на внутренних и внешних инвестиционных рынках, связанных с автомобильной индустрией, является создание прочной и контролируемой глобальной цепочки производства и поставок на мировой рынок электромобилей, включая контроль за важнейшими сырьевыми ресурсами (рынок лития – главного сырья для производства аккумуляторных батарей). На сегодня Китай является крупнейшим мировым рынком по производству электромобилей с долей 65% в мировых продажах по итогам 2023 года (9,3 млн электромобилей).

ГРАФИК 3.

**ДИНАМИКА ПРЯМЫХ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ НА РЫНКЕ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ
(2020-2022 ГГ., \$МЛРД)**



Источник: Конференция ООН по торговле и развитию

В 2024 году, ожидаемый доход Китая от продажи электромобилей на глобальных рынках достигнет абсолютного рекорда на уровне \$319 млрд, что составит более половины мировой выручки на рынке электромобилей, которая прогнозируется на фоне \$623 млрд. При этом, среднегодовой темп роста на мировом рынке электромобилей в 2024-2028 гг. составит не менее 10%, а годовая выручка может достигнуть \$1 трлн к 2030 году. Рост глобального рынка электромобилей обеспечивается поступательным наращиванием прямых иностранных инвестиций, как в сфере производства электромобилей, так и в сфере создания цепочек поставок аккумуляторных батарей. В ближайшие годы темпы наращивания инвестиций будут высокими, а конкуренция среди ведущих игроков будет усиливаться.

Осознавая перспективу, Китай продолжит в среднесрочном периоде активно инвестировать в индустрию электромобилей, как в рамках проекта «Один пояс – один путь», так и вне его. При этом Китай, действуя преимущественно через частный капитал и локализацию технологий, будет нацелен на создание многоуровневой цепочки добавленной стоимости полного цикла на глобальном уровне, стремясь через масштабные инвестиции за столбить доминирующие сы-

рьевые, производственные и маркетинговые позиции на рынках развивающихся стран. Характерно, что Пекин будет использовать свои исходные преимущества, чтобы добиться максимально широкого географического охвата – от стратегически важных и технологически передовых соседей по азиатскому региону до емких и потенциально перспективах европейских, ближневосточных, североафриканских и латиноамериканских рынков.



Электромобили, предназначенные для экспорта, в международном контейнерном терминале порта Тайцан в Сучжоу, в восточной провинции Цзянсу, Китай.

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ПЕРУ: НОВЫЕ ОКНА ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Обладая важным экономическим и ресурсным потенциалом и относительно устойчивой и сбалансированной политической системой, для привлечения инвестиционных капиталов транснациональных корпораций, Перу, тем не менее, уступает по объёмам привлекаемых в страну инвестиций «пятерке» стран Латинской Америки и Карибского бассейна (Бразилия, Аргентина, Мексика, Чили, Колумбия). Более того, после пандемии коронавируса, Перу демонстрирует довольно посредственные, противоречивые результаты по привлечению прямых иностранных инвестиций, вплотную подпуская к себе такие динамично развивающиеся инвестиционные рынки как Доминиканская Республика, Уругвай и Гайана.

ТАБЛИЦА 2.

**СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ СТРАН ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ И КАРИБСКОГО БАССЕЙНА
ПО ПРИВЛЕЧЕНИЮ ПРЯМЫХ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ, В \$МЛРД (2019-2023)**

СТРАНА	2019	2020	2022	2023
Бразилия	65	28	73	66
Мексика	34	28	36	36
Чили	14	11	17	23
Колумбия	14	7	17	21
Аргентина	6,7	4,9	15	17
Перу	6	- 0,8	12	3,3
Доминиканская Республика	3	2,6	4	4,4
Гайана	1,7	2	4,4	7,2
Уругвай	2	0,76	3,5	3,4

Источник: Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД)

Казалось, наличие развитого, динамично растущего и объёмного потребительского рынка, априори создает привлекательные условия для привлечения крупных иностранных инвесторов. Перу занимает 45-е место в мире по численности населения, 41-е место в мире по потребительским расходам домашних хозяйств, немногим уступая, а по ряду параметров иногда и превосходя Колумбию и Чили. По индексу развития человеческого потенциала (ООН) Перу также находится в одной весовой категории с Колумбией и Бразилией, причем такие страны как Доминиканская Республика и Гайана существенно ей уступают. К этому следует добавить огромный сырьевой ресурсный потенциал Перу, являющейся третьим в мире производителем меди, серебра, цинка и олова, а также седьмым производителем золота.

Наконец, сформировавшаяся в Перу политическая система развивается достаточно предсказуемо. Несмотря на периодические социальные протесты, а также недавние обвинения в коррупции в адрес первой женщины-президента Перу Дины Болуарте (избрана в 2022 г.), стране в целом удается избегать сильных перетрясок, маргинализации и внутривнутриполитических потрясений в последние десятилетия. Такого рода политическая устойчивость и не вовлечение в региональные конфликты создает важные предпосылки для проведения

правлящим классом страны многовекторного курса, направленного на тесную экономическую интеграцию и взаимовыгодное сотрудничество с более продвинутыми соседями по региону (Мексика, Чили и Колумбия), но и глобальными игроками, включая БРИКС и прежде всего Китай и Бразилию, а также США и Евросоюз.

Ведущие инвесторы (по объемам прямых иностранных инвестиций) в перуанскую экономику сегодня – Великобритания (21%), Испания (17%), Чили (12%), США (11%), Нидерланды (5%), Колумбия (4,5%) и Бразилия (4%). Инвесторов в Перу привлекают прежде всего низкая себестоимость рабочей силы и недискриминационные, максимально благоприятные для бизнеса условия инвестирования, включая отсутствие ограничений на дивиденды. Интересно, что Китая нет в списке ведущих инвесторов (по объемам прямых иностранных инвестиций), однако Пекин является ведущим торговым партнером Перу с общим товарооборотом более \$37 млрд по итогам прошлого года (в 2010 году он составлял \$10,5 млрд).



Медный рудник Лас-Бамбас в Перу.

США следуют за Китаем вторыми в списке ведущих торговых партнеров Перу, но с долей втрое меньше китайской (ок. \$11 млрд). Далее в списке ведущих партнеров – Канада, Япония, Южная Корея, каждый из которых имеет совокупный товарооборот с Лимой на уровне чуть более \$2 млрд. Товарооборот между Россией и Перу превысил \$300 млн (2022), и в основном представлен поставками российских азотных удобрений (более половины всего российского экспорта в Перу) и перуанского агропрома (тропические фрукты и виноград).

В то же время, инвестиционная активность российских компаний в Перу (равно как и в большинстве других стран региона) находится на достаточно низкой отметке, что обусловлено рядом факторов, включая географическую удаленность и отсутствие информации и знаний у российских инвесторов относительно потенциальных бизнес-возможностей в регионе и в Перу, в частности. Кроме того, высокая конкуренция со стороны Китая, региональных игроков (Бразилия, Чили, Колумбия), а также американцев осложняет процесс позиционирования российских инвесторов в регионе.

Тем не менее, для полноценной экономической интеграции России со странами Латинской Америки, включая Перу, крайне важным является активизация российских институциональных инвесторов и транснациональных компаний, сфера бизнес-интересов которых могла бы совпадать с представленными в Перу возможностями, включая металлы (олово, медь), азотные удобрения, транспортно-инфраструктурные проекты и пр.

По отраслям, инвестиционный портфель Перу является одним из самых диверсифицированных и интегрированных в регионе. В 2023 году наибольший интерес иностранные инвесторы проявили к добыче сырья (22,9%), за которой следуют финансовый сектор (22%) и коммуникации (18%). Кроме того, прямые иностранные инвестиции были целевым образом направлены инвесторами на проекты в сфере энергетики (12%) и промышленности (11%).

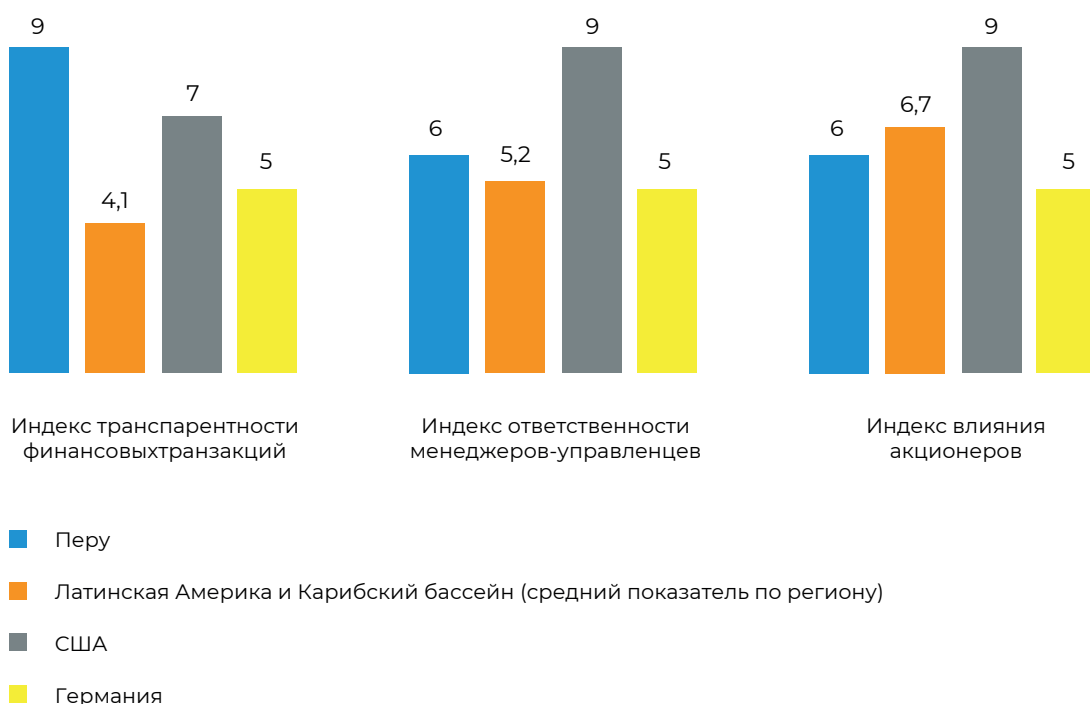
Тем не менее, несмотря на имеющиеся в распоряжении важные инвестиционные преимущества, Перу пока не удастся в полной мере конвертировать их в масштабные инвестиционные капиталы для ускорения экономического развития и разрешения структурных социальных проблем, особенно обострившихся после пандемии, включая высокий уровень бедности (29%). Также сдерживающими факторами на пути инвестиционного сотрудничества в Перу следует отметить высокий уровень бюрократизации и административных барьеров, особенно в таможенной службе, неэффективность управления государственных институтов, слабость законодательной базы, высокий уровень коррупции, в том числе на локальном уровне.

Также к числу блокирующих инвестиции факторов необходимо отнести волатильность и чувствительность цен на сырьевую но-

менклатуру, отсутствие инфраструктуры (в том числе транспортной, телекоммуникационной и цифровой). В глобальном рейтинге инновационного развития Перу занимает лишь 76 место, а по индексу экономической свободы – 49-е. С другой стороны, с точки зрения анализа защищенности прав инвесторов, Перу по многим показателям не сильно отстает, а местами – в частности по индексу траспарентности финансовых транзакций – даже превосходит мировых лидеров, включая США и Германию.

ГРАФИК 4.

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЗАЩИТЫ ИНВЕСТОРОВ В ПЕРУ И ДРУГИХ СТРАНАХ (2023)



Источник: Doing Business

Переломным моментом в инвестиционной стратегии Перу может стать ожидаемый ввод в эксплуатацию в текущем году портового хаба Чанкай в 80 километрах от Лимы, который соединит Перу и ее соседей по региону с перспективными азиатскими рынками, прежде всего китайскими. Не случайно, главным инвестором проекта выступает китайский концерн COSCO, которому принадлежит доля 60% в проекте (40% сохраняет за собой перуанская горнодобывающая компания Volcano). Общие инвестиции в создание портового хаба составили \$3,5 млрд. На азиатском континенте, второй точкой этого стратегически важного транспортного коридора станет Шанхай. Ввод нового

инфраструктурного объекта позволит существенно сократить время доставки перуанских и других латиноамериканских товаров с нынешних 45 до 30 дней. Речь идет как о наращивании сырьевого экспорта (60% которого составляет медь, до 25-30% - золото и до 10-15% - газ), так и агропродовольственной продукции Перу (фуражный корм, свежие фрукты, рыбная продукция, кофе и пр.).

Таким образом, на территории Перу впервые создается важный плацдарм для масштабирования торгово-экономического сотрудничества между странами Латинской Америки и азиатским континентом, по сути в обход сложившейся евро-атлантической модели экономической интеграции, но в безусловный плюс странам Глобального Юга. Ведь в новом перуанском транспортном хабе заинтересованы не только Китай, но и Бразилия, Колумбия, Чили и другие страны региона для доступа на азиатские рынки.



Проект портового хаба Чанкай в Перу.

Другим важным драйвером для инвестиций в экономику Перу может стать долгосрочный национальный проект по созданию мультимодального транспорта, включая системы беспилотных электропоездов. Не случайно, в рамках недавнего визита в Китай (июль 2024 г.), президент Перу Дина Болуарте встречалась с исполнительным директором китайского гранда автомобилестроения BYD, с которым обсуждалась опция интеграции в Перу имеющейся у BYD передовой технологии умного железнодорожного транспорта (монорельс)

Yunda. Данная технология беспилотного электротранспорта позволяет оказывать благоприятное воздействие на окружающую среду, сокращает выбросы и уменьшает загрязнение воздуха. Аналогичная технология BYD давно успешно применяется в странах Латинской Америки, особенно в Бразилии. Одновременно с китайским треком, Перу в активной фазе переговоров с испанскими инвесторами (компании FCC и Iridium), для расширения системы метрополитена в Лиме. Ранее, Испания проинвестировала открытие новой ветки 2 метрополитена Лимы, введенной в эксплуатацию в начале 2024 года.

Наконец, вышеобозначенный сырьевой потенциал Перу может стать важным фактором роста инвестиционной активности со стороны заинтересованных транснациональных корпораций, как частных, так и государственных. В частности, Перу обладает диверсифицированными запасами 8 из 17 критически важных минеральных ресурсов, при том, что геологоразведка – в силу разных причин – пока весьма ограничена и ведется только в пределах 1,5% всей территории страны. Например, осуществленные несколько лет назад масштабные инвестиции в расширение производства меди на месторождениях Toquepala (\$1,2 млрд) и Tia Maria (\$1,4 млрд) выдвигают Перу на роль ведущего производителя меди в мире. Месторождение Toquepala контролируется мексиканской корпорацией Southern Copper, тогда как месторождение Tia Maria находится во владении британской компании Anglo American. По состоянию на 2024 г. Перу является вторым в мире производителем меди (2,6 млн тонн), уступая по этому показателю только Чили (5 млн тонн).

При этом, ряд внутренних социальных проблем, включая антиправительственные протесты, замедлили планы вышеуказанных международных компаний по наращиванию производства меди, и показатели могли бы быть еще более значительными. Основная часть производимой в Перу меди поставляется в Китай, кроме того часть экспорта уходит в Японию, Южную Корею и Германию.

Что касается инвестиционных рисков, главным из них является нестабильность позиций нынешнего президента Дины Болуарте и сформированного ею коалиционного правительства, которое может не удержаться до истечения нынешнего президентского срока Болуарте в 2026 году. Это может произойти в случае внутреннего раскола правящей коалиции либо нарастания социальных протестов как след-

ствия антикоррупционных скандалов. Данный политический риск, разумеется, негативно влияет, но общий инвестиционный климат в стране и блокирует реализацию важных инициатив по поощрению притока инвестиционных капиталов от глобальных корпораций, проведению назревших налоговых реформ, устранению административных препон и пр.

С другой стороны, в стабилизации ситуации в Перу крайне заинтересован Пекин, стратегическую значимость для которого нового транспортного коридора трудно переоценить. Для китайской стороны, данный объект является интегральной частью глобального проекта «Один пояс – один путь», не только создающий новое важное окно инвестиционных и торговых возможностей для Китая в Латинской Америке, но и имеющий символическое геополитическое значение.



Антиправительственные протесты в Лиме, Перу.

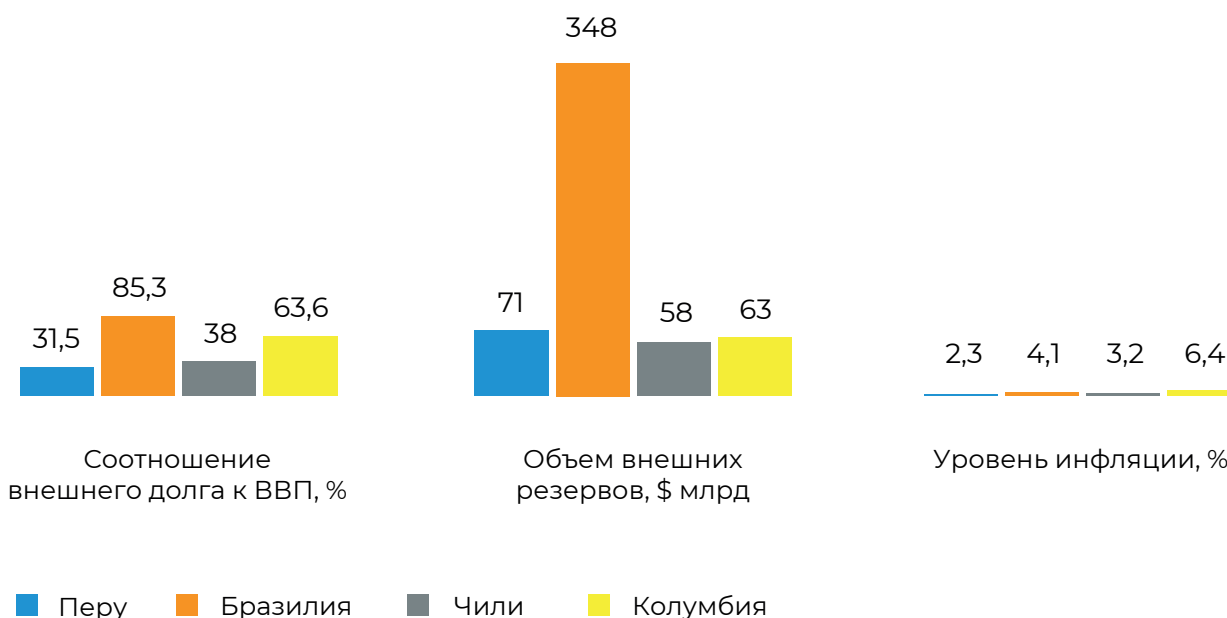
Вторым существенным инвестиционным риском для Перу в среднесрочной перспективе является волатильность национальной валюты и ее девальвация по отношению к американскому доллару. Этому способствуют низкие цены на сырьевые товары перуанского экспорта, особенно меди. Однако, цены на медь вступили на путь восстановления после пандемии коронавируса, увеличившись только за первые шесть месяцев 2024 года на 18%. Среднесрочные прогнозы на мировых рынках на период 2025-2028 гг. в целом благоприятные, поэтому существенных колебаний местной валюты Перу удастся скорее всего избежать. Тем более, что Перу имеет довольно устойчивые

экономические показатели, такие как низкий уровень государственного долга по отношению к ВВП, существенные внешние валютные резервы, надежный инструмент центрального банка, который проводит уверенную макроэкономическую политику и удерживает инфляцию на достаточно низком уровне.

В-третьих, несмотря на диверсифицированную сырьевую базу, Перу в своей политике по привлечению иностранных инвестиций опирается на довольно узкую группу инвесторов, заинтересованных в ограниченном круге сырья, прежде всего меди, составляющей до 60% всей экспортной выручки страны. Поэтому в случае транспортно-логистических, торговых и иных сбоев по тем или иным причинам (пандемия, торговые войны и эмбарго, военный конфликт), либо просадки цен на эту группу сырьевых товаров на мировых рынках, можно прогнозировать резкое сокращение притока инвестиционного капитала в перуанскую экономику.

ГРАФИК 5.

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПЕРУ И ДРУГИХ СТРАН РЕГИОНА (2024 Г.)



Источник: Международный валютный фонд

В качестве препятствующих такому негативному сценарию факторов можно отметить растущий интерес Китая к более широкому ассортименту перуанских сырьевых ресурсов, роль которого как ведущего торгового партнера Перу будет только возрастать.

Кроме того, интерес Китая в использовании Перу в качестве первого важного форпоста и торгового хаба в Латинской Америке создаст дополнительную точку притяжения для иностранных инвесторов.

Наконец, важным вспомогательным фактором для минимизации инвестиционных рисков в этом контексте является последовательная линия Лимы на заключение и реализацию соглашений о свободной торговле, что стимулирует приток инвесторов в страну. В частности, по состоянию на 2024 год Перу является участником 18 соглашений «О свободной торговле», которые охватывают 92% всего торгового оборота страны.



Строительство нового китайского мегапорта в Чанкай, Перу.



Руководитель проекта:

Павел Кузнецов, вице-президент Национального координационного центра международного делового сотрудничества, заместитель директора Института Китая и современной Азии Российской академии наук

Команда проекта:

Арсен Вартанян, Максим Фомиц, Галина Григоровская, Никита Крюков



Отказ от ответственности

Национальный координационный центр международного делового сотрудничества (НКЦ) принимает разумные меры для обеспечения точности и актуальности содержимого данного обзора.

Вместе с тем НКЦ не принимает на себя ответственности за действия лиц или организаций, прямо или иным образом осуществленные на основании информации, размещенной в данном обзоре.

Содержимое обзора предоставляется по принципу «как есть», и НКЦ не дает каких-либо заверений или гарантий в отношении обзора и его содержимого, в том числе, без ограничения, в отношении его своевременности, актуальности, точности, полноты, достоверности, доступности или соответствия для какой-либо конкретной цели, а также в отношении того, что обзор и его содержимое не нарушают прав третьих лиц.

Насколько это возможно в соответствии с действующим законодательством, НКЦ отказывается от каких-либо заверений и гарантий, предоставление которых может иным образом подразумеваться, и отказывается от ответственности в отношении обзора, его содержимого и их использования.



КАРТА АТЭС

APEC Business Travel Card



УНИКАЛЬНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ИНСТРУМЕНТ,
дающий предпринимателям право **многократного**
безвизового въезда в 18 стран
Азиатско-Тихоокеанского региона **сроком на 5 лет.**

- Карты для деловых и служебных поездок в страны-участницы форума АТЭС выдаются добросовестным российским предпринимателям и позволяют активнее развивать международное сотрудничество.
- Национальный координационный центр международного делового сотрудничества (НКЦ МДС) является официальным оператором по подготовке и сопровождению документов для оформления карт АТЭС в МИД России.

ПРЕИМУЩЕСТВА КАРТЫ

1 БЕЗВИЗОВЫЙ ВЪЕЗД В 18 СТРАН

Неограниченное количество посещений стран региона в течение 5 лет без соблюдения дополнительных миграционных формальностей, т.е. без виз.

2 УВЕЛИЧЕННЫЙ СРОК ПРЕБЫВАНИЯ В СТРАНЕ

Страны АТЭС гарантируют владельцам срок непрерывного пребывания от 2 до 3 месяцев в зависимости от особенностей иммиграционного законодательства каждой страны АТЭС.

3 ВЪЕЗД БЕЗ ПРИГЛАШЕНИЯ

Держателю карты не нужно при каждой поездке оформлять и брать с собой приглашения или другие официальные документы.

4 «ЗЕЛЁНЫЙ КОРИДОР» В АЭРОПОРТАХ

Приоритетное ускоренное прохождение паспортного контроля через специальные коридоры в большинстве аэропортов.

5 ЭКОНОМИЯ ВРЕМЕНИ И ДЕНЕГ

Карта оформляется на 5 лет, что позволяет существенно экономить на оформлении визовых документов.

6 УПРОЩЁННАЯ ПРОЦЕДУРА ОФОРМЛЕНИЯ

Не требуются личное присутствие и сдача заграничного паспорта.

УВЕЛИЧЕННЫЕ СРОКИ ПРЕБЫВАНИЯ В СТРАНАХ ПО КАРТЕ АТЭС*

АВСТРАЛИЯ – до 90 дней

БРУНЕЙ – до 90 дней

ВЬЕТНАМ – до 60 дней

ГОНКОНГ – до 60 дней

ИНДОНЕЗИЯ – до 60 дней

КИТАЙ – до 60 дней

МАЛАЙЗИЯ – до 60 дней

МЕКСИКА – до 90 дней

НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ – до 90 дней

ПАПУА – НОВАЯ ГВИНЕЯ – до 60 дней

ПЕРУ – до 90 дней

СИНГАПУР – до 60 дней

ТАЙВАНЬ – до 90 дней

ТАИЛАНД – до 90 дней

ФИЛИППИНЫ – до 59 дней

ЧИЛИ – до 90 дней

ЮЖНАЯ КОРЕЯ – до 90 дней

ЯПОНИЯ – до 60 дней

С подробными условиями оформления можно ознакомиться на официальном сайте НКЦ МДС или уточнить по эл. почте: abtc@nccibc.ru






+7 (495) 990 25 18 доб. 721





НАЦИОНАЛЬНЫЙ КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР
МЕЖДУНАРОДНОГО ДЕЛОВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

КОНТАКТЫ

-  109147, г. Москва, ул. Таганская, д. 3
-  +7(495) 990 25 18
-  info@aprcenter.ru
-  www.nccibc.ru
-  t.me/ncccenter