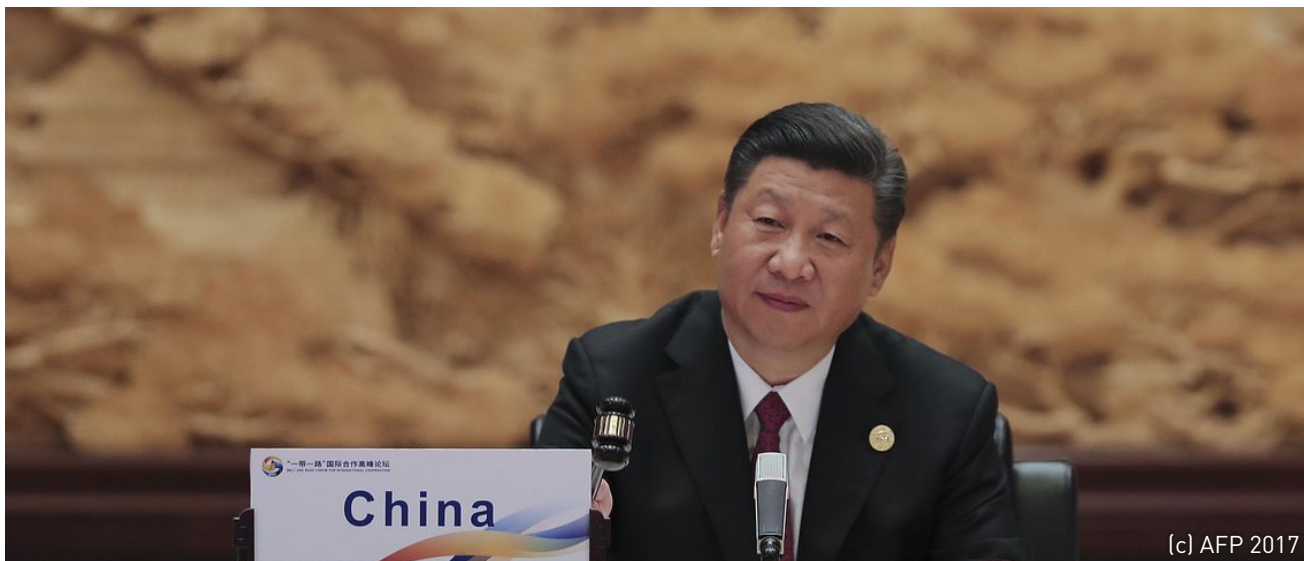


В путь?

Как не построить посреди Евразии новый «ржавый пояс вчерашней экономики»

[Евгений Шварц](#), [Евгений Симонов](#) | 06.06.2017



Китай примеряет на себя тогу нового глобального экономического лидера

Международный экономический форум «Один пояс – один путь» («Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской шелковый путь XXI века») прошел 14–15 мая в Пекине при участии глав государств и правительств почти 30 стран Европы и Азии, Эфиопии и Аргентины, а также руководителей ООН, МВФ, Всемирного банка и ВТО. Мегапроект Китая «Один пояс – один путь» ([Belt and Road Initiative – BRI](#)), анонсированный в 2013 году, является амбициозной и беспрецедентной по масштабу мобилизованных инвестиций и широте географии международной инициативой, направленной на восстановление и развитие связей транспортных и торгово-экономических связей между Китаем и странами Европы, Азии и других частей света. Проект предполагает даже не столько создание какого-то одного нового евразийского транспортного и энергетического коридора, сколько укрепление экономического и культурного взаимодействия во всей Евразии. Около 65 стран уже вовлечены в проекты Шелкового пути, только в 2016 году пять государственных банков Китая выдали кредитов и займов более чем на **\$225,4 млрд**, в 2017 году ожидается дальнейший рост финансирования проектов. Это огромная машина инвестиций – в 25 фондах и банках, специально ориентированных на Шелковый путь, сейчас сконцентрировано более \$1 трлн.

Это огромная машина инвестиций – в 25 фондах и банках, специально ориентированных на Шелковый путь, сейчас сконцентрировано более \$1 трлн



Китай планирует глубоко интегрироваться во всемирную систему на основе открытости, взаимной выгоды и гармонизации Евразийской общеконтинентальной инфраструктуры. Это не только и не столько новый поход за ресурсами, а системная политика Китая по интеграции всего Евразийского континента. Новая стратегия включает не только проект нескольких дорог (они составляют лишь ее малую часть), но и проекты в области образования, международных телекоммуникаций, культуры стандартизации и упрощения правил торговли. Регион Шелкового пути охватывает территорию с 4,5 млрд населения (60% населения Земли) и агрегированным валовым продуктом в \$21 трлн (30% мирового). То есть Китай отдает себе отчет, что берет на себя миссию демиурга-катализатора «новой модели мирового менеджмента» в условиях, когда старые модели забуксовали в кризисах. Судя по реакции большинства стран региона, они готовы участвовать в этом новом мегапроекте.

Экологические риски мегапрограммы очевидны и очень велики, для их минимизации требуется «состыковка» и взаимная адаптация всей системы природоохранного законодательства. Накануне форума «Один пояс – один путь» Министерство охраны окружающей среды Китая совместно с Министерством иностранных дел, Министерством торговли и Национальным комитетом по развитию и реформам опубликовали 26 апреля «Руководство по строительству зеленого пояса и пути» (the Guidance on Building the Green Belt and Road). Документ ставит как краткосрочные (три-пять лет), так и среднесрочные (пять-десять лет) цели по институциональным, общественно-политическим и финансовым мерам и инструментам обеспечения соблюдения приоритетов зеленого развития и экологической ответственности в ходе реализации мегапрограммы Шелкового пути. Руководство – это многообещающая декларация о намерениях, по многим пунктам которой обещано выработать конкретные меры, а его появление связано с необходимостью развеять крепнущие опасения стран Евразии в том, что китайские инвестиции ведут к «экологическому демпингу» и снижению экологических стандартов.

Тем не менее, на открытии саммита «Шелковый путь» в Пекине между странами ЕС и Китаем обозначились разногласия по вопросам открытости и социально-экологических стандартов. Представители государств ЕС после обсуждения с китайской стороной ряда торговых вопросов отказались подписывать запланированное совместное заявление и выпустили собственный документ о Евро-Азиатской интеграции с важным пунктом № 13, посвященном экологическим и социальным стандартам, скоординированным с Целями устойчивого развития на период до 2030 года (the 2030 Agenda on Sustainable Development). Данный пункт обусловлен европейским опытом оценки и учета влияния инфраструктурных проектов на окружающую среду и местные сообщества, которые наиболее часто оказываются под прямым воздействием таких проектов, чтобы учесть этот опыт и не повторять ошибок прошлого.

Можно ли избежать рисков и как их минимизировать?

Закрепление в международном праве процедур объективной оценки и минимизации экологических рисков при реализации трансграничных проектов и проектов с трансграничным воздействием потенциально обеспечит возможности их равного применения, честной конкуренции и отсутствия «экологического демпинга» между «старыми» (Бреттон-Вудскими) и «новыми» институтами развития. В первую очередь необходимы стратегическая экологическая оценка (СЭО) и оценка кумулятивных эффектов реализации проектов программы Шелкового пути. Такой подход обеспечит применение лучших международных стандартов как в рамках программы в целом, так и впоследствии всеми вновь создаваемыми финансовыми институтами, участвующими в ее реализации (например, AIIB, NDB (Банк BRICS) и др.).

Наибольшим экологическим риском Шелкового пути является отсутствие общей платформы в области социально-экологической безопасности



Наибольшим экологическим риском Шелкового пути является сравнительно слабое развитие в ряде стран международных правовых норм, региональных экологических конвенций, отсутствие общей платформы в области социально-экологической безопасности и эффективных механизмов внедрения уже принятых совместных обязательств. России, странам Средней Азии, Кавказа, Восточной Европы и Евросоюза в этой ситуации важно не потерять уже наработанные механизмы межгосударственного контроля и регулирования проектов на основе конвенций и иных общих механизмов ЕЭК ООН (UNECE).

Следует отметить, что члены Евразийского экономического союза (ЕАЭС) уже являются сторонами Конвенции Эспо, а СССР, правопреемником которого является Россия, подписал ее еще в 1991 году. Конвенция Эспо и Протокол по СЭО открыты для присоединения стран вне зоны действия Европейской экономической комиссии ООН, и подписание этого уже хорошо зарекомендовавшего себя инструмента Китаем и остальными странами «Экономического пояса Шелкового пути» – наиболее прямой и скорый путь к обеспечению его экологической безопасности.

Поставленная Китаем задача «сообща строить зеленый Шелковый путь» не решается без инструментов стратегической экологической оценки (СЭО) и ОВОС (оценка воздействия на окружающую среду) в трансграничном контексте. И хотя Китай уделяет все больше внимания экологическим рискам своих инвестиций и экологическим аспектам поведения своих компаний за рубежом, а также имеет значимый арсенал собственных нормативных актов, в случае международного сотрудничества они не заменят международных стандартов и конвенций.

Зеленые принципы сотрудничества

Сейчас, когда Китай стал лидером зеленой экономики в «Большой двадцатке», крайне важно сосредоточиться на проблеме дефицита механизмов устойчивого развития и универсальной защиты в рамках Шелкового пути, крупнейшей интеграционной инициативы в Евразии. Без распространения инструментов ЕЭК ООН, таких как экологические конвенции и Панъевропейские стратегические рамки экологизации экономики, на механизмы нового Шелкового пути как крупнейшего инвестиционного и интеграционного процесса на том же географическом пространстве риск получить «грязное» неустойчивое развитие возрастает многократно.

Есть риск построить посреди Евразии новый «ржавый пояс вчерашней экономики»



Чиновники ООН уже давно видят эту проблему. На 72-й сессии ЭСКАТО в 2015 году исполнительный секретарь Шамшад Ахтар подчеркнула, что Шелковый путь остро нуждается в прозрачных многосторонних механизмах планирования и созидания, в противном случае есть риск построить посреди Евразии новый «ржавый пояс вчерашней экономики» и закрепить отсталость в городах вдоль неустойчивых новых коридоров. На форуме «Один пояс – один путь» директор UN Environment Эрик Солхейм говорил о «сотрудничестве с Китаем с той целью, чтобы

Шелковый путь быть путем ветряной и солнечной энергии, а не дорогой угля», а генсек ООН Антонио Гутьеррес выразил надежду использовать инициативу Шелкового пути для достижения Целей устойчивого развития ООН.

Первый опыт взаимодействия гражданского общества с Азиатским банком инфраструктурных инвестиций (АИИВ) в 2015 году показал, что даже самые открытые и многосторонние механизмы финансирования Шелкового пути не имеют пока достаточных стандартов общественного участия, социально-экологической оценки рисков и механизмов стимулирования развития зеленой экономики. Так, уже состоявшиеся инвестиции АИИВ в энергетику поддерживают в основном сжигание и экспорт углеводородов и крупные ГЭС, несмотря на «зеленое» самоназвание этого банка и последовательные попытки экологической общественности повлиять на его политику.

Кроме АИИВ уже создано очень много финансовых институтов, в том числе новых банков развития и специализированных фондов, нацеленных на инвестиции в Евразии в рамках интеграционных инициатив (Шелкового, Степного, Светлого путей и ЕАЭС). Для того чтобы гармонизировать их деятельность, необходима срочная разработка на основе лучших действующих международных механизмов набора минимальных требований и стандартов социальной и экологической ответственности для любых (международных) инвестиционных проектов в регионе. Такие требования и стандарты должны гарантировать стимулирование развития зеленой экономики, прежде всего в области энергоэффективности, эффективности использования ресурсов, чистых видов транспорта и зеленой энергетики.

Цель состоит вовсе не в ограничении экономического развития наших стран, а в создании базовых условий для повышения качества сотрудничества в Евразии, обеспечивающих реализацию долгосрочных Целей устойчивого развития, международных усилий по борьбе с изменением климата и сохранение биоразнообразия.

В зависимости от активных действий стран региона или их бездействия сегодня Шелковый путь может стать великой надеждой или великим шагом назад для «зеленого» развития в Евразии, а также решающим фактором укрепления или разрушения механизмов общественного участия в процессах развития.

Китай примеряет на себя тогу нового глобального экономического лидера, он только начинает учиться правилам и навыкам поведения лидера глобальной экономики



Есть основания для умеренного оптимизма, что анонсированные в «Руководстве по строительству зеленого пояса и пути» намерения, пока похожие скорее на пожелания, чем на жесткие поручения, будут реализованы. Китай примеряет на себя тогу нового глобального экономического лидера, он только начинает учиться правилам и навыкам поведения лидера глобальной экономики. Хочется надеяться, что наработанный опыт, инструментарий защиты (в том числе многосторонние экологические соглашения, принимавшиеся под эгидой UN ECE) и механизмы экологизации экономического развития и защиты экологических интересов заинтересованных сторон будут в полной мере освоены и использованы Китаем в его новой роли глобального экономического лидера.