



НИЦ МКВК

Октябрь 2017

**Инициатива
«Один пояс – один путь»
и водные ресурсы**

Ташкент 2017

Содержание

«Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века».....	5
Древний Шелковый путь и новые китайские, российские и индийские альтернативы в геополитических играх	17
Может ли Китай урегулировать надвигающийся водный кризис в Центральной Азии?	20
Инициатива «Один пояс, один путь» должна преодолеть водные споры в Центральной Азии	23
Страны Центральной Азии – на форуме «Один пояс – один путь» в Пекине	26
«Один пояс, один путь»: соединяя страны и народы	30
Голодный дракон: представляет ли китайская стратегия Шелкового пути очередную угрозу для бассейна реки Тарим?.....	33
Голодный дракон: китайский проект «Один пояс и один путь» и последствия водного кризиса в Центральной Азии	37

«Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века»

Более двух тысячелетий назад трудолюбивые и храбрые народы Евразии исследовали и открыли несколько маршрутов для торгового и культурного обмена, которые связали крупнейшие цивилизации Азии, Европы и Африки. Позже эти маршруты были названы Великим Шелковым путем. На протяжении тысячелетий дух Великого Шелкового пути – «мир и взаимодействие, открытость и толерантность, взаимное обучение и взаимовыгода» – передавался из поколения в поколение, способствовал развитию человеческой цивилизации и вносил весомый вклад в процветание и развитие стран на всем Шелковом пути. Являясь символом общения и взаимодействия Востока и Запада, дух Шелкового пути представляет собой историческое и культурное наследие всех стран мира.

В 21 веке, новой эре, отмеченной темой мира, развития, сотрудничества и взаимной выгоды, для нас особо важно продолжить следовать духу Шелкового пути перед лицом слабого восстановления глобальной экономики и сложной международной и региональной обстановки.

Во время своего визита в страны Центральной и Юго-Восточной Азии в сентябре-октябре 2013 года Председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул инициативу по совместному строительству «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века» (далее «Один пояс и один путь»), которая привлекла пристальное внимание всего мира. На выставке «Китай-АСЕАН Экспо» в 2013 году китайский премьер-министр Ли Кэцян подчеркнул необходимость создания морского Шелкового пути, ориентированного на страны АСЕАН, и стратегических движущих сил для развития прибрежных зон. Ускоренное строительство «Одного пояса и одного пути» будет способствовать экономическому процветанию стран на этом пути и региональному экономическому сотрудничеству, укреплять обмена и взаимное обучение между разными цивилизациями, а также поддерживать мировой порядок и развитие. Это великое предприятие, которое принесет пользу всему человечеству.

Инициатива «Один пояс и один путь» представляет собой планомерный проект, который должен быть совместно реализован посредством консультаций для учета интересов всех стран и необходимо приложить усилия для интеграции стратегий развития стран, находящихся на этом Пути. Китайское правительство составило и опубликовало Видение и Действия по совместному строительству «Экономического

пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века», чтобы реализовать данную инициативу, вдохнуть новую жизнь в древний Шелковый путь, соединить Азию, Европу и Африку еще более тесными узами и развивать взаимовыгодное сотрудничество на новом высоком уровне и в новом формате.

Предыстория

В настоящее время в мире происходят глубокие перемены. До сих пор ощущается воздействие международного финансового кризиса, мировая экономика восстанавливается медленно, а глобальное развитие происходит неравномерно, направления и правила международной торговли и инвестиций претерпевают изменения, и страны до сих пор сталкиваются с крупными вызовами в своем развитии.

Инициатива совместного строительства «Одного пояса и одного пути», воплощающая тенденцию к многополярному миру, экономической глобализации, культурному разнообразию и более широкому применению информационных технологий, предназначена для поддержки режима глобальной свободной торговли и открытой мировой экономики в духе открытого регионального сотрудничества. Она нацелена на продвижение упорядоченного и свободного движения экономических факторов, высокоэффективного распределения ресурсов и глубокой интеграции рынков; на поддержку стран, участвующих в инициативе, в обеспечении координации экономической политики и осуществлении более развернутого и углубленного регионального сотрудничества на более высоком уровне; на совместное создание открытой, всесторонней и сбалансированной региональной структуры экономического сотрудничества, которая будет выгодной для всех. Совместная реализация данной инициативы лежит в интересах международного сообщества. Отражая общие идеалы и стремления человечества, она представляет собой позитивное амбициозное начинание для поиска новых моделей международного сотрудничества и глобального управления. Инициатива вдохнет новую положительную энергию во всеобщий мир и развитие.

Инициатива «Один пояс и один путь» будет развивать взаимосвязи между Азией, Европой и Африкой и их прибрежными морями, налаживать и укреплять партнерства в странах, расположенных на этом Шелковом поясе и пути, создавать многосторонние и многоуровневые сети взаимодействия, а также обеспечивать диверсифицированное, независимое, сбалансированное и устойчивое развитие этих стран. Проекты по развитию взаимосвязей будут способствовать увязке и координации стратегий развития стран вдоль Шелкового пути и пояса, использованию рыночного потенциала региона, продвижению инвестиций и потребления,

созданию спроса и рабочих мест, усилению международного и культурного обмена и взаимного обучения людей в соответствующих странах, достижению понимания, доверия и уважения друг друга, а также жизни в гармонии, мире и процветании.

Экономика Китая тесно переплетается с мировой экономикой. Китай останется верным главной политике открытости, построит новую модель всесторонней открытости и будет дальше интегрироваться во всемирную экономическую систему. Данная инициатива позволит Китаю еще больше расширить открытость и укрепить взаимовыгодное сотрудничество со странами Азии, Европы, Африки и со всем остальным миром. Китай обязуется принять на себя еще больше ответственности и обязательств в рамках своих возможностей и внести большой вклад в мир и развитие человечества.

Принципы

Инициатива «Один пояс и один путь» согласуется с целями и принципами Устава ООН. Она поддерживает «Пять принципов мирного сосуществования»: взаимное уважение суверенитета и территориальной целостности каждой страны, взаимное ненападение, взаимное невмешательство во внутренние дела, равенство и взаимная выгода и мирное сосуществование.

Инициатива открыта для сотрудничества. Она охватывает, но не ограничиваясь, территорию древнего Шелкового пути. Она открыта для всех стран, международных и региональных организаций, так что результаты согласованных усилий принесут выгоду на большей территории.

Инициатива гармонична и комплексна. Она выступает в защиту толерантности среди цивилизаций, уважает пути и методы развития, выбранные разными странами, и поддерживает диалог разных цивилизаций на принципах поиска общих взглядов при наличии расхождений и опирается на силы друг друга с тем, чтобы все страны могли сосуществовать в мире для общего благополучия.

Инициатива придерживается рыночной ориентации. Она будет следовать рыночным правилам и международным нормам, отводить решающую роль рынку при распределении ресурсов и главную роль предприятиям, а также позволит правительствам исполнять их непосредственные обязанности.

Инициатива ищет пути взаимной выгоды. Она увязывает интересы и соображения всех заинтересованных сторон и стремится к «самому большому общему знаменателю» для сотрудничества, чтобы в полной

мере воспользоваться мудростью и креативностью, сильными сторонами и потенциалом всех сторон.

Основа

Инициатива «Один пояс и один путь» - это путь к взаимовыгодному сотрудничеству, который поддерживает общее развитие и благополучие, мир и дружбу посредством усиления взаимного понимания и доверия и укрепления всестороннего обмена. Китайское правительство выступает в поддержку мира и сотрудничества, открытости и объединения, взаимного обучения и выгод. Оно продвигает практическое сотрудничество во всех сферах и работает над строительством общества, имеющего общие интересы, судьбу и ответственность, характеризующегося взаимным политическим доверием, экономической интеграцией и всеохватывающей культурой.

«Один пояс и один путь» проходит через континенты Азии, Европы и Африки, соединяя динамично развивающуюся экономику Восточной Азии на одном конце с развитой Европейской экономикой на другом конце и охватывая страны с огромным потенциалом экономического развития. «Экономический пояс Шелкового пути» должен объединить Китай, Центральную Азию, Россию и Европу (страны Балтии); связать Китай с арабскими странами Персидского залива и со странами Средиземного моря через Центральную и Западную Азию и соединить Китай с Юго-Восточной и Южной Азией и Индийским океаном.

«Морской Шелковый путь XXI века» будет простираться от берегов Китая до Европы через Южно-Китайское море и Индийский океан в одном направлении и от берегов Китая до южной части Тихого океана через Южно-Китайское море в другом направлении.

На суше инициатива акцентирует внимание на совместном строительстве нового «Евразийского моста» и развитии экономических коридоров «Китай-Монголия-Россия», «Китай-Центральная Азия-Западная Азия» и «Китай-полуостров Индокитай» за счет международных транспортных путей, ключевых городов на всем маршруте Пути и ключевых экономических промышленных парков в качестве платформ для сотрудничества. На море инициатива акцентирует внимание на совместном строительстве беспрепятственных, безопасных и эффективных транспортных маршрутов, соединяющих крупные морские порты. Экономические коридоры «Китай-Пакистан» и «Бангладеш-Китай-Индия-Мьянма» имеют тесную связь с инициативой, а, следовательно, необходимо более тесное сотрудничество и больший прогресс в этом направлении.

Инициатива является амбициозным экономическим видением открытости и сотрудничества между странами вдоль этого Шелкового пути. Страны должны действовать согласованно и двигаться в направлении взаимной выгоды и общей безопасности. Если быть точнее, им необходимо улучшить инфраструктура региона и создать безопасные и эффективные наземные, морские и воздушные коридоры, поднимая свои взаимосвязи на более высокий уровень; содействовать упрощению процедур в области торговли и инвестиций, создать сеть зон свободной торговли, которые соответствуют высоким стандартам, наладить более тесные экономические связи и усилить политическое доверие; содействовать культурному обмену; поддерживать разные цивилизации во взаимном обучении и процветании; поддерживать взаимное понимание, мир и дружбу среди народов всех стран.

Приоритеты сотрудничества

Страны, расположенные вдоль Пути, имеют собственные ресурсные преимущества, а их экономики являются взаимодополняемыми. За счет этого создается огромный потенциал и пространство для сотрудничества. Они должны поддерживать координацию политики, взаимосвязанность инфраструктуры, свободную торговлю, финансовую интеграцию и международные связи в качестве основных пяти целей и укреплять сотрудничество в следующих направлениях:

Координация политики

Усиление координации политики является важной гарантией реализации инициативы. Нам следует продвигать межгосударственное сотрудничество, разработать многоуровневые межгосударственные механизмы макро-политического обмена и взаимодействия, расширять взаимные интересы, обеспечивать взаимное политическое доверие и достигать новых договоренностей по сотрудничеству. Страны могут полностью координировать свои стратегии и политику экономического развития, выработать планы и мероприятия для регионального сотрудничества, вести переговоры по решению вопросов сотрудничества и совместно обеспечивать политическую поддержку осуществлению практического сотрудничества и крупномасштабных проектов.

Взаимосвязанность инфраструктуры

Обеспечение взаимосвязанности инфраструктуры – это приоритетная область для реализации инициативы. На основе уважения независимости и безопасности, страны, находящиеся на Шелковом пути, должны повысить

совместимость своих планов по строительству инфраструктуры и систем технических стандартов, совместно продвигать строительство международных транспортных коридоров и формировать многоструктурную сеть, объединяющую все субрегионы в Азии, а также Азии, Европы и Африки шаг за шагом. Одновременно необходимо приложить усилия по развитию строительства «зеленой» и низкоуглеродной инфраструктуры и управлению ее эксплуатацией, полностью учитывая воздействие изменения климата на строительство.

Что касается строительства транспортной инфраструктуры, нам необходимо сосредоточиться на ключевых коридорах, узлах и проектах и отдать приоритет соединению несвязанных участков дорог, устранению транспортных пробок, внедрению средств безопасности на дорогах и дорожного регулирования и улучшению сетевой связности дорог. Нам следует создать единый координационный механизм для всего процесса транспортировки, улучшить увязку процессов таможенного досмотра, дозирования и мультимодальных перевозок между странами и постепенно сформулировать совместимые стандартные правила транспортировки в целях облегчения международной транспортировки. Нам необходимо продвигать строительство портовой инфраструктуры, сооружать беспрепятственные каналы транспортировок по суше и воде и расширять взаимодействие портов; увеличивать число морских путей и количество путешествий, а также усиливать сотрудничество в области информационных технологий в морской логистике.

Свободная торговля

Инвестиционное и торговое сотрудничество – это ключевая задача при построении «Одного пояса и одного пути». Нам необходимо усилить упрощение процедур в области торговли и инвестиций, а также убрать инвестиционные и торговые барьеры на пути создания здорового делового климата в регионе и во всех соответствующих странах.

Нам необходимо расширять торговые зоны, улучшать торговую структуру, открывать новые области роста торговли и поддерживать торговый баланс. Мы должны создавать инновации в наших формах торговли, развивать международную электронную коммерцию и другие современные модели бизнеса. Необходимо создать систему поддержки рынка услуг для укрепления и расширения традиционной торговли, а также усилить меры по развитию современного рынка услуг. Нам следует интегрировать инвестиции и торговлю и продвигать торговлю через инвестиции.

Мы должны упростить процедуры в области инвестиций, убрать инвестиционные барьеры и поддерживать переговоры для заключения

двусторонних соглашений по защите инвестиций и недопущению двойного налогообложения в целях защиты законных прав и интересов инвесторов.

Финансовая интеграция

Финансовая интеграция является важной основой для реализации инициативы «Один пояс и один путь». Мы должны углубить финансовое сотрудничество и приложить больше усилий для создания системы валютной устойчивости, инвестиционной и финансовой системы, а также информационной системы по кредитам в Азии. Нам необходимо расширить сферу и масштаб двустороннего обмена и операций в иностранной валюте в странах, расположенных вдоль Пути, открыть и развить рынок ценных бумаг в Азии, совместными усилиями создать Азиатский инфраструктурный инвестиционный банк и Новый банк развития БРИКС, провести переговоры с соответствующими сторонами по созданию финансового института Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) и запустить Фонд Шелкового пути в самое ближайшее время. Мы должны усилить практическое сотрудничество Межбанковской ассоциации Китай-АСЕАН и Межбанковской ассоциации ШОС, наладить многостороннее финансовое сотрудничество в форме синдицированных займов и банковских кредитов. Мы будем поддерживать усилия правительств стран вдоль Пути, их компаний и финансовых организаций положительным кредитным рейтингом по выпуску облигаций в юанях в Китае. Компетентные китайские финансовые организации и компании будут привлекаться для выпуска облигаций как в китайской, так и в других валютах за пределами Китая и использовать накопленные таким образом средства в странах, расположенных вдоль Шелкового пути.

Международные связи

Международные связи обеспечивают общественную поддержку реализации инициативы. Нам следует продвигать дружественный дух сотрудничества вдоль Шелкового пути посредством развития активного культурного и научного обмена, так же как и обмена и сотрудничества среди сотрудников, взаимодействия СМИ, обмена визитами среди молодежи и женщин и услуги волонтеров для того, чтобы заручиться общественной поддержкой в углублении двустороннего и многостороннего сотрудничества.

Мы как можно больше должны обмениваться студентами и продвигать сотрудничество в совместных школах. Каждый год Китай предоставляет 10 тыс. государственных грантов странам на территории

«Одного пояса и одного пути». Нам нужно проводить годы культуры, фестивали искусств, кинофестивали, недели телевидения и книжные выставки друг у друга; сотрудничать в производстве и переводе высококачественных фильмов, радио и телепередач; совместно подавать заявки на включение наших исторических объектов во Всемирное культурное наследие и охранять их. Нам также следует увеличить обмен и сотрудничество между сотрудниками в странах, расположенных вдоль Пути.

Мы должны усилить сотрудничество и расширить масштабы туризма; проводить недели рекламы туризма и месяцы пропагандистских мероприятий друг у друга; совместно создавать конкурентоспособные международные туристические маршруты и продукцию с символикой Шелкового пути; упростить процедуру получения туристических виз в странах, находящихся вдоль Пути. Нам следует продвигать сотрудничество по программе туристического круиза по «Морскому Шелковому пути XXI века». Мы должны проводить спортивные обмены и поддерживать страны при подаче заявок на проведение крупных международных спортивных мероприятий.

Нам необходимо расширить обмен и сотрудничество между неправительственными организациями стран вдоль Пути, организовывать мероприятия, представляющие интерес для общественности по образованию, здравоохранению, сокращению бедности, биоразнообразию и защите окружающей среды для блага широкой общественности и улучшать условия жизни и производства в бедствующих регионах вдоль Пути. Мы должны улучшить международный обмен и сотрудничество в сфере культуры и средств массовой информации и использовать положительную роль интернета и новых информационных инструментов для создания гармоничной, дружеской и культурной среды и общественного мнения.

Механизмы сотрудничества

Ускоренным темпами идет глобальная экономическая интеграция, оживилось региональное сотрудничество. Китай будет в полной мере использовать существующие механизмы двустороннего и многостороннего сотрудничества для того, чтобы активно продвигать строительство «Одного пояса и одного пути» и поддерживать развитие регионального сотрудничества.

Мы должны укреплять двустороннее сотрудничество и обеспечивать всестороннее развитие двусторонних отношений посредством многоуровневых и многоканальных связей и консультаций. Нам следует поощрять подписание меморандумов о взаимопонимании и планов по

сотрудничеству и разработать ряд пилотных проектов двустороннего сотрудничества. Мы должны создать и улучшить механизмы двусторонней совместной работы и разработать дорожные карты и планы реализации с целью продвижения инициативы «Один пояс и один путь». Кроме того, мы должны полностью использовать существующие двусторонние механизмы, такие как совместные комитеты, смешанные комитеты, координирующие комитеты, руководящие комитеты и управляющие комитеты для координации и продвижения реализации проектов сотрудничества.

Нам следует повысить роль механизмов многостороннего сотрудничества, полностью использовать имеющиеся механизмы, такие как Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), АСЕАН плюс Китай (10+1), Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (АТЭС), Форум «Азия-Европа» (АСЕМ), Диалог по сотрудничеству в Азии (ДСА), Совещание по взаимодействию и мерам доверия в Азии (СВМДА), Форум китайско-арабского сотрудничества (ФКАС), Стратегический диалог между Китаем и Советом сотрудничества стран Залива, экономическое сотрудничество в Субрегионе Большого Меконга (СРБМ) и Центрально-Азиатское региональное экономическое сотрудничество (ЦАРЭС) для укрепления взаимодействия с соответствующими странами и привлечения большего количества стран и регионов к участию в инициативе.

Китай действует

Уже более года китайское правительство активно продвигало реализацию «Одного пояса и одного пути», усиливая взаимодействие и консультации, расширяя практическое сотрудничество со странами на всем протяжении «Одного пояса и одного пути». Оно представило ряд стратегий и мер для получения результатов в ближайшее время.

Руководство и поддержка на самом высоком уровне. Председатель Си Цзиньпин и премьер-министр Ли Кэцян посетили более 20 стран, участвовали в «Диалоге по вопросам укрепления партнерства в области взаимосвязанности» и шести министерских конференциях Форума китайско-арабского сотрудничества, а также встречались с лидерами соответствующих стран для обсуждения вопросов двусторонних отношений и регионального развития. Во время этих встреч они объясняли богатое содержание и положительное влияние этой инициативы, и их усилия позволили достичь широкого консенсуса по инициативе «Один пояс и один путь».

Подписание соглашений по сотрудничеству. Китай подписал меморандумы о взаимопонимании для сотрудничества в области совместного развития с несколькими странами. С некоторыми соседними

странами подписаны меморандумы о взаимопонимании по региональному и трансграничному сотрудничеству, планы по развитию экономического и торгового сотрудничества в среднесрочной и долгосрочной перспективах. Китай предложил основные принципы планов регионального сотрудничества с некоторыми соседними странами.

Продвижение сотрудничества по проектам. Китай обеспечивает взаимодействие и консультации со странами в рамках инициативы и продвигает ряд ключевых проектов по сотрудничеству в области инфраструктурных взаимосвязей, инвестиций в промышленность, освоения ресурсов, экономического и торгового сотрудничества, финансового сотрудничества, культурного обмена, защиты окружающей среды и сотрудничества на морских путях, где позволяют условия.

Улучшение стратегий и мер

Двигаться к более светлому будущему сообща

Несмотря на то, что эта инициатива предложена Китаем, она выражает общее стремление всех стран, расположенных на маршруте Пути и Пояса. Китай готов проводить с этими странами консультации на равноправной основе для того, что воспользоваться теми возможностями, которые открываются за счет инициативы, обеспечивать открытость, взаимодействие и интеграцию между странами в более широком масштабе, с более высокими стандартами и на более глубоком уровне, при этом учитывая интересы и стремления всех сторон. Развитие данного Пути носит открытый и всесторонний характер, и мы приветствуем активное участие всех стран, международных и региональных организаций в этой инициативе.

Инициатива «Один пояс и один путь» должна развиваться, в основном, посредством политического взаимодействия и координации целей. Это многонациональный и открытый процесс сотрудничества, который может быть достаточно гибким и не требует уступок. Китай будет присоединять другие страны вдоль Пути для укрепления и улучшения содержания и режима сотрудничества в рамках инициативы, выработки соответствующих планов и дорожных карт и увязки национальных программ развития и региональных планов по сотрудничеству.

Китай будет работать со странами, расположенными вдоль Пути и Пояса, для проведения совместных исследований, форумов и ярмарок, обучения персонала, обменов и визитов в рамках имеющихся двусторонних, многосторонних, региональных и субрегиональных механизмов сотрудничества для того, чтобы добиться лучшего

взаимопонимания и признания содержания, целей и задач инициативы «Один пояс и один путь».

Китай будет работать со странами, расположенными вдоль Пути и Пояса, для постоянного продвижения демонстрационных проектов, совместного определения программ, которые учитывают двусторонние и многосторонние интересы, а также ускорения запуска программ, которые согласованы сторонами и готовы к реализации с целью получения результатов в ближайшее время. Сотрудничество в рамках инициативы подразумевает взаимное уважение и доверие, взаимные выгоды и беспристрастное сотрудничество, взаимное обучение между цивилизациями. До тех пор, пока все страны Пути будут прилагать согласованные усилия для преследования нашей общей цели, «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века» ожидают радужные перспективы, и народы всех стран вдоль Пути и Пояса смогут выиграть от этой инициативы.

*Подготовлено Национальной комиссией по развитию и реформам Китая, Министерством иностранных дел и Министерством коммерции Китайской Народной Республики при поддержке Государственного совета.

“Экономический пояс Шелкового пути” и “Морской Шелковый путь XXI века”



Источник: Информационное агентство “Синьхуа”

Древний Шелковый путь и новые китайские, российские и индийские альтернативы в геополитических играх¹

Джорджио Фиаккони

После последнего саммита в Китае в рамках инициативы «Один пояс и один путь» появляются новые планы, демонстрирующие явное недовольство некоторых стран и общественной оппозиции различных местных общин в странах, вовлеченных в этот китайский план. Так как стабильность и безопасность остаются неизменным условием успешной реализации любого проекта, то текущая ситуация противостояния и конкуренции в направлении ОПОП не сулит ничего хорошего.

Древний Шелковый путь, проект, к которому неоднократно возвращались и который переименовывался несколько раз, в своей первоначальной концепции был поддержан администрацией Программы развития ООН в рамках Инициативы Шелкового пути (ИШП), включающая Китай и страны Центральной Азии – Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан. С момента принятия «Сианьской декларации» в 2007 году произошло много изменений, сократились инвестиции и появились новые инициативы, демонстрирующие различные интересы и недовольства.

31 мая во время Международного экономического форума в Санкт-Петербурге Фонд «Росконгресс» проведет конференцию по развитию сотрудничества на территории «от Лиссабона до Владивостока». Данный проект вобрал в себя идею, часто озвучиваемую В. Путиным, и однозначно конкурирует с китайской Инициативой Шелкового пути и новым проектом ОПОП, при этом, не имея необходимых финансовых средств и привлекательного рынка. Россия пытается усилить роль Евразийского экономического союза, полностью обходя Центральную Азию и используя только российскую инфраструктуру. Хотя по названию инициатива и кажется привлекательной, она потерпит крах или просто будет дублировать существующую и налаженную Россией инфраструктуру, не представляя выгоды для стран Центральной Азии в части местных инвестиций, рабочих мест и нового местного производства. Кроме того,

¹ Источник: The old Silk Road and new Chinese, Russian and Indian alternatives in geopolitical games / <https://www.timesca.com/index.php/news/26-opinion-head/18072-the-old-silk-road-and-new-chinese-russian-and-indian-alternatives-in-geopolitical-games>

предлагаемый проект будет пролегать почти по двум третям заброшенной территории Сибири и Дальнего Востока России, транспортируя, в основном, сырье и используя существующую железнодорожную инфраструктуру, с ограниченным влиянием и интересом со стороны Европы, которую больше привлекают потребительские товары и возможности рынков Китая. Все, что может предложить инициатива «От Лиссабона до Владивостока», легко можно получить и в рамках существующих соглашений и инфраструктуры, без необходимости создания новой организации с пустой тратой денег и сил. Идея проекта содействовать торговле и сотрудничеству между Европой и Евразией – это чисто политическое заявление, так как Европа и Россия уже имеют необходимые связи по импорту и экспорту. Если уж говорить о том, что данная инициатива обеспечит дополнительную инфраструктуру, то ее можно создать легко за счет двусторонних и многосторонних соглашений.

Реальная задача заключается не в «повторном изобретении» новых бесполезных инициатив, а в устранении текущих политических барьеров посредством дипломатических решений, доброй воли и улучшения сотрудничества.

Тем временем, пока Россия пытается продвигать свой проект, Индия и Япония предлагают другую инициативу, которая полностью обходит страны Центральной Азии по морскому пути в качестве альтернативы китайскому ОПОП. Этот проект также не представляет никакой выгоды для Центральной Азии, и представляет собой пересмотр или, по меньшей мере, дублирование дорогостоящих и времязатратных объектов, используемых в настоящее время, только с новыми названиями и тем же содержанием. Предложение Индии, выдвинутое из-за ее недовольства крупными инвестициями Китая на территории Кашмира, контролируемой Пакистаном, возможно, так и не будет реализовано, но оно, однозначно, представляет препятствие для ОПОП в случае реализации проектов инициативы в этой части мира.

Китай активно продвигает ОПОП не в интересах различных стран, через которые она будет проходить, а ради экспорта своих товаров на рынки стран Западной Европы. Однозначно, это в интересах Европейского союза, который видит в Китайском рынке привлекательного потребителя качественных товаров ЕС.

Фактом остается то, что в экономике Китая, как и в любой экономике Азии, увеличение объемов производства превышает спрос на местных рынках, и для поддержания тренда развития эти объемы необходимо экспортировать. В конечном счете, есть только два крупных рынка, которые могут принять эти объемы с учетом численности населения и покупательской способности – это Европейский союз и США, причем

Европа приветствует любую инициативу, которая может сократить расходы и ускорить транспортировку.

Новая политика Трампа, во многом националистическая и антиглобалистская, может лишь послужит стимулом для Китая, чтобы ускорить свой проект во имя свободной торговли и против любой формы протекционизма. Эта идея может сработать, но Китаю необходимо заручиться поддержкой всех стран транзита, обеспечивая инвестиции и финансовые гранты, способные гарантировать значительное улучшение местной экономики за счет создания объектов производства и рабочих мест для местного населения. Многие сомневаются в искренности намерений Китая (инициатива провозглашена как «взаимовыгодная») и усматривают гегемонистские геополитические устремления завлечь слабые и бедные страны под свое влияние. Европейские страны задаются вопросом, кто же получит выгоду в части международного контракта на поставку и строительство крупной инфраструктуры, финансируемой китайцами, прекрасно зная, что они неспособны конкурировать по части цен со своими китайскими партнерами. Прозрачность и ясные выгоды для стран транзита и других сторон могут помочь заручиться государственной поддержкой многих, но согласившись на строительство предлагаемой инфраструктуры, эти страны останутся наедине со своей внутренней экономикой.

Неоспоримый потенциал проекта должен положительно повлиять на местную экономику с самого начала, создавая рабочие места и параллельно инфраструктурные и производственные объекты, способные поддержать развитие, при этом гарантируя новые рабочие места. Только в этом случае проект можно рассматривать в качестве источника взаимовыгодного развития, а не плана китайского контроля и господства.

Может ли Китай урегулировать надвигающийся водный кризис в Центральной Азии?²

Китайская инициатива «Один пояс и один путь» стала ключевой во внешней политике страны. «Экономический пояс Шелкового пути» нацелен на расширение экономических связей и политического влияния Китая на большей части Евразийского континента посредством расширения инфраструктуры и инвестиционных схем, с потенциальным вовлечением более 40 стран. Однако восстановление древнего Шелкового пути будет нелегким. Водные конфликты, как и везде, занимают первое место в списке потенциальных вызовов.

Водные конфликты всегда были источником напряженных отношений между Китаем и Казахстаном. Казахстан обеспокоен активными попытками Китая по отведению воды из рек Или и Иртыш с целью обеспечения растущих потребностей в воде бурно развивающейся нефтедобывающей отрасли в провинции Синьцзян. В конце 1990-х годов Китай построил канал для переброски воды из реки Иртыш, совместно используемой Китаем, Казахстаном и Россией, в несколько засушливых бассейнов в северо-центральной части провинции Синьцзян.

Иртыш – основной источник пресной воды почти для 15 миллионов человек, проживающих, в основном, в крупных городах на северо-востоке Казахстана, включая столицу Астану. Поэтому китайские проекты по водоотводу могут угрожать развитию городов и промышленности Казахстана. Некоторые экологи даже предупреждают, что озеро Балхаш, которое 80% воды получает из реки Или, может превратиться в пустыню. Урегулирование данного вопроса будет основным вызовом двухсторонних отношений в перспективе.

Водные конфликты между странами Центральной Азии могут также дестабилизировать обстановку в регионе, создавая препятствия для «Экономического пояса Шелкового пути». С начала 1990-х годов водные разногласия из-за противоречивых потребностей и приоритетов стран верхнего и нижнего течений стали основным источником напряженности в Центральной Азии.

Три страны низовьев – Туркменистан, Узбекистан и Казахстан – располагают огромными запасами нефти и газа, но ограничены в ресурсах

² Источник: Can China Solve Central Asia's Impending Water Crisis? / <http://www.waterpolitics.com/2017/02/02/can-china-solve-central-asias-impending-water-crisis/>

пресной воды. Две основные реки – Амударья и Сырдарья – составляют 90% от объема водных ресурсов рек Центральной Азии и обеспечивают 75% воды, используемой в орошаемой земледелии. Обе реки находятся под контролем двух стран верховьев – Кыргызстана и Таджикистана, которые рассматривают строительство плотин в качестве основного пути решения своих энергетических нужд.

Ислам Каримов – недавно умерший президент Узбекистана – открыто предупреждал, что завершение строительства плотин без учета интересов стран низовьев может привести к войнам. В частности, он решительно противостоял строительству Таджикистаном Рогунской ГЭС, ссылаясь на многочисленные риски, которые могут возникнуть для стран нижнего течения. Но спустя два месяца после кончины Ислама Каримова в сентябре 2016 г. Президент Таджикистана решил продолжить реализацию проекта.

С началом строительства Рогунской ГЭС возможен рост напряженности в связи с совместно используемыми водными ресурсами. Ставки слишком высоки. Китаю следует уделять больше внимания тем рискам для его «Экономического пояса Шелкового пути», которые могут возникнуть из-за водных конфликтов.

Китаю необходимо взять на себя ведущую роль, например, успешно управляя водными ресурсами Или и Иртыша вместе с Казахстаном. Радует то, что в сравнении с водной политикой Китая на других трансграничных реках, страна наладила относительно тесное, официально оформленное сотрудничество с Казахстаном. Так, в 2001 году страны подписали соглашение по совместному использованию и охране трансграничных рек. А в апреле 2011 года страны запустили китайско-казахстанский дружеский совместный проект водозабора на реке Хоргос.

Китай может принять на себя роль посредника в урегулировании водных споров между странами Центральной Азии. Первым шагом на пути к этой цели может стать содействие Китая в заключение всестороннего соглашения по распределению водных ресурсов трансграничных рек.

Более того, Китай может способствовать принятию подхода, основанного на признании взаимосвязанности воды, энергии и продовольствия, для решения водных споров в Центральной Азии. 70 % от общего мирового забора пресной воды расходуется на производство продовольствия, тем самым оно становится основным потребителем воды. Вода также необходима для производства, транспортировки и использования всех видов энергии. При этом цепь производства и поставок продовольствия потребляет около 30 % общей мировой энергии. В свою очередь, энергия необходима для производства, транспортировки и распределения продуктов питания, а также для отвода и очистки воды.

Поэтому усилия в системах производства продовольствия и электроэнергии могут помочь смягчить водный кризис в Центральной Азии. В то время как сельское хозяйство потребляет 70% пресной воды Центральной Азии, 50-80% от этого объема тратится впустую из-за неисправных ирригационных систем. Модернизация в сельском хозяйстве поможет сдерживать водные противостояния. Китаю есть, что предложить в этом направлении.

Во-первых, имея достаточные валютные резервы, Китай мог бы инвестировать в отсталую сельскохозяйственную инфраструктуру Центральной Азии, в частности, в модернизацию ее ирригационных систем.

Во-вторых, водосберегающие технологии и засухоустойчивые семена из Китая смогут еще больше сократить водопотребление аграрного сектора Центральной Азии.

В-третьих, поддерживая внутрирегиональную и межрегиональную торговлю сельскохозяйственной продукцией по всей Центральной Азии, Китай мог бы способствовать улучшению структуры посевных площадей. Так, импортирую влаголюбивые культуры, такие как рис и пшеница, Узбекистан мог бы выделить больше пахотных земель на производство засухоустойчивых культур, например, картофеля.

И последнее, восстановление регионального энергетического рынка Центральной Азии может помочь нормализовать водные отношения между странами низовьев и верховьев. Имея 300 солнечных дней в году и огромные ветровые ресурсы, в Центральной Азии имеется очень высокий потенциал для производства возобновляемой энергии. Спустя годы активных инвестиций, теперь Китай является мировым лидером в производстве возобновляемой энергии. Значительные китайские инвестиции и передача технологий в солнечную и ветровую энергетику Центральной Азии могут способствовать энергетической безопасности региона и обратить вспять текущий водный кризис.

Напряженность вокруг водных ресурсов Центральной Азии представляет для Китая огромную возможность проявить себя в качестве важного регионального лидера. Китай сможет не только помочь устранить основной источник напряженности в регионе, но и укрепить свой проект «Экономический пояс Шелкового пути».

Инициатива «Один пояс, один путь» должна преодолеть водные споры в Центральной Азии³

Чжу Юнбяо

Центральная Азия занимает стратегически важное место в развитии «Экономического пояса Шелкового пути». Пять стран региона положительно отзываются и активно реагируют на эту инициативу, но сложные отношения между ними могут негативно сказаться на ней. Эти страны увязли в стародавних размолвках, в особенности, в связи с водными ресурсами.

Регион полон разногласий, например, между Кыргызстаном и Таджикистаном, которые нацелены на развитие гидроэнергетики как национальной стратегии, и Узбекистаном и Туркменистаном, которые зависят от орошаемого земледелия. Страны нижнего течения решительно возражают против крупных проектов ГЭС.

Страны Центральной Азии приняли широкий ряд мер по большему контролю над водными ресурсами в целях обеспечения потребностей растущего населения и экономики. Это, неизбежно, усилило затянувшиеся разногласия по трансграничным водным ресурсам.

Большая часть противоречий была порождена борьбой за водные ресурсы. Кыргызстан и Узбекистан в марте прошлого года были вовлечены в пограничный конфликт, а в августе 2015 года была стрельба на границе между Таджикистаном и Кыргызстаном. Позже, в октябре, Президент Ислам Каримов предупредил о водной войне, если Кыргызстан продолжит строительство ГЭС на трансграничной реке при поддержке России. Причем уже не в первый раз Каримов озвучивал подобное предупреждение.

Причина сложности разрешения водных противоречий заключается в том, что разногласия между Центрально-Азиатскими странами сложно урегулировать. Все еще имеются пробелы в управлении, которые необходимо устранить. Также не хватает правовой основы для решения вопросов, связанных с этой борьбой за водные ресурсы.

Вдобавок, геополитические разногласия и вмешательство со стороны крупных держав еще более усугубляют эту не поддающуюся

³ Источник: Global Times

урегулированию проблему. По прогнозам водный спор будет продолжать влиять на межгосударственные отношения еще долгое время в будущем. Поэтому есть риск, что трения могут усилиться, хотя вероятность войны невысокая.

Сотрудничество Китая с Центральной Азией, которая занимает особое географическое положение, имеет принципиальное значение для развития «Экономического пояса Шелкового пути». Также очень важна координация между Центрально-Азиатскими странами. К примеру, китайско-кыргызско-узбекскую железную дорогу невозможно будет построить без сотрудничества между Кыргызстаном и Узбекистаном.

При этом споры из-за водных ресурсов наряду с частыми этническими конфликтами сдерживают энтузиазм Кыргызстана участвовать в строительстве железной дороги. Поэтому содействие мирному решению конфликта позволит осуществить инициативу «Экономический пояс Шелкового пути». Однако при этом Китай должен вести себя осторожно, поскольку у него также есть водные споры с некоторыми Центрально-Азиатскими странами.

Необходимо отметить, что некоторые китайские компании уже принимают участие в крупномасштабных проектах развития гидроэнергетики в Центральной Азии, другие находятся на стадии проработки. В прошлом инвестиции со стороны китайских компаний в проекты подобного рода были когда-то приостановлены из-за трений между странами Центральной Азии, что привело к большим потерям.

Россия также прекратила некоторые проекты в Таджикистане под давлением протестов со стороны Узбекистана, вызвав недовольство Таджикистана и, тем самым, ее отношения с Центрально-Азиатскими странами стали еще запутаннее.

Поэтому Китай должен действовать осторожно при вложении средств в гидроэнергетику Центральной Азии и проводить полную оценку рисков при принятии решения об осуществлении капиталовложений.

Сегодня в Центральной Азии все больше начинают осознавать, что водный кризис является вопросом не количества, а распределения воды. Проблема заключается не в дефиците водных ресурсов, а в том, как ими управляют. Центральная Азия располагает большим количеством воды, но нет надлежащего ее использования.

Китай накопил богатый опыт и отработанные технологии в сфере управления водными ресурсами и их многоцелевого использования. Некоторые методы и идеи, включая водосберегающее сельское хозяйство, малые ГЭС и производство электроэнергии фотоэлектрическими установ-

ками могут быть переданы странам Центральной Азии, чтобы помочь им уладить их разногласия.

По сравнению с инвестированием развития крупной гидроэнергетики, участие в этих сферах более ценно и несет меньший риск.

Страны Центральной Азии – на форуме «Один пояс – один путь» в Пекине⁴

Арина Мордвинова

Среди 29 глав государств, принимавших 14-15 мая участие в международном форуме «Один пояс – один путь» (ОПОП) по вопросам сотрудничества в рамках китайских инициатив Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП) и Морского Шёлкового пути (МШП) были три представителя высшего руководства стран Центральной Азии.

Мегапроект ЭПШП имеет особое значение для государств Центральной Азии в силу географической близости региона к Поднебесной и тесных экономических связей с Пекином. Делая ставку на уникальное геополитическое положение ЦА и её историческую роль в торговом маршруте Великого Шёлкового пути, республики региона пытаются использовать китайские инвестиции для решения собственных инфраструктурных проблем и «встроить» национальные стратегии развития в общую канву глобального китайского проекта.

Наибольшими возможностями для участия в ЭПШП на Центрально-Азиатском пространстве обладает Казахстан, который своей приоритетной задачей ставит развитие транзитного потенциала за счёт привлечения части грузопотока по направлению Китай – Европа. Для достижения этой цели в 2016 году был подписан план сотрудничества в сопряжении ЭПШП с казахстанской национальной программой «Нурлы Жол». Этот акт председатель КНР Си Цзиньпин назвал одним из наиболее значимых результатов ОПОП в политической сфере.

Растущее значение для казахстанской экономики имеют также капиталовложения из КНР. В 2005-2016 годах объём накопленных прямых инвестиций Пекина в экономику РК составил 13,9 млрд. долларов. За счёт средств китайских инвесторов в стране ведётся разработка месторождений полезных ископаемых (в первую очередь, углеводородов), строительство инфраструктуры и промышленных предприятий. На форуме в Пекине между Казахстаном и Китаем было подписано ещё несколько соглашений в инвестиционной сфере. Во-первых, Казахстан продал китайским China COSCO Shipping Corporation Limited и ООО «ГК «Порт Ляньюнган» 49 % Сухого порта «KTZE – Khorgos Gateway», размещённого в СЭЗ «Хоргос –

⁴ Источник: <https://riss.ru/analytics/40969/аналитика>

Восточные ворота”. Эта инициатива призвана, главным образом, способствовать увеличению грузоперевозок из КНР через порт. Во-вторых, ТОО “Масальский горно-обогачительный комбинат” достиг предварительных договорённостей с «China National Technical Import and Export Corporation» и Эксим банком КНР по строительству и финансированию горно-металлургического комплекса на месторождении Масальское в Акмолинской области.

Кроме того, принимая во внимание обязательства республики в рамках Евразийского экономического союза, Казахстан продемонстрировал заинтересованность в сопряжении ЕАЭС и ЭПШП. Так, в ходе своего выступления в Пекине президент Нурсултан Назарбаев подчеркнул, что “ЭПШП может выгодно связать платформы ШОС, ЕАЭС и Европейского союза в единую региональную территорию процветания”.

Международный форум посетил также президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев, государственный визит которого в Пекин начался еще 11 мая. В ходе своего выступления на форуме узбекский лидер отметил роль культурно-гуманитарных связей в развитии туристического потенциала государств Шёлкового пути, поддержал президента Киргизии Алмазбека Атамбаева, высказав заинтересованность в проекте строительства железной дороги Китай – Киргизия – Узбекистан, а также обозначил важность создания совместных высокотехнологичных производств, свободных экономических зон и технологических парков на пространстве Шёлкового пути.

Денежные средства Китая остаются значимым источником финансирования проектов в Узбекистане. Общий объём накопленных инвестиций со стороны КНР превышает 7,8 млрд долларов. При этом Узбекистан, в отличие от других стран региона, сумел сориентировать китайский капитал на работу в реальном секторе. Так, по словам Ш.Мирзиёева, ярким примером сотрудничества выступает созданный в 2013 году узбекско-китайский промышленный парк высоких технологий – свободная экономическая зона “Джизак”, где “выпускаются мобильные телефоны, швейные машины, строительные материалы, солнечные коллекторы и другая конкурентоспособная продукция”.

Пакет соглашений по узбекско-китайскому сотрудничеству подписан 12 мая в ходе двусторонней встречи Ш.Мирзиёева и главы КНР Си Цзиньпина и включал порядка 20 документов. Только по нефтегазовой отрасли было подписано 10 соглашений на общую сумму более 5 млрд долларов, включая контракт на поставку природного газа из Узбекистана в Китай и документ о финансировании строительства завода жидкого синтетического топлива на юге Узбекистана.

На фоне успехов Казахстана и Узбекистана менее впечатляющими выглядят результаты сотрудничества с Китаем Киргизии, которую на форуме в Пекине представлял президент А.Атамбаев. Как и у большинства Центрально-Азиатских республик, основные мотивы участия Бишкека в проекте ЭПШП лежат в плоскости развития собственной инфраструктуры за счёт китайских инвестиций. Особое значение киргизская сторона придает строительству автомобильной дороги “Север-Юг” и железной дороги Китай–Киргизия–Узбекистан, (переговоры по последней возобновились после смены руководства в Узбекистане). Пока продвижению проекта препятствуют сохраняющиеся разногласия между сторонами по маршруту потенциальной трассы и ширине колеи железнодорожного полотна.

Эти темы обсуждались и в ходе встречи А.Атамбаева с председателем правления китайской госкорпорации по строительству дорог и мостов Лу Шанем 14 мая 2017 года. Однако, несмотря на открытую поддержку проекта президентом Узбекистана Ш.Мирзиёевым, значимых результатов киргизско-китайские переговоры не принесли. Подписанные Киргизией в рамках форума документы, включая двустороннюю программу сотрудничества по стимулированию развития малого и среднего бизнеса, и меморандум об укреплении промышленного потенциала и инвестиционного сотрудничества, носят рамочный характер и пока не решают значимые для Бишкека вопросы.

Несмотря на то, что лидеры Таджикистана и Туркмении оставили форум “Один пояс – один путь” без посещения, обе республики так или иначе уже вовлечены в проекты, реализуемые в рамках ЭПШП.

В Таджикистане с участием китайского капитала ведётся реконструкция и строительство транспортной инфраструктуры (трассы Кульма-Хорог-Куляб-Душанбе, Душанбе-Худжанд-Чанак), построена теплоэлектростанция Душанбе-2 и проведены ремонтные работы на ЛЭП “Юг-Север”. Однако с позиции транзитного потенциала возможности Республики существенно ниже, чем в Казахстане. Развитию международных маршрутов через Таджикистан препятствуют слабая инфраструктура, низкий уровень экономического развития, неблагоприятные географические условия на приграничных с Китаем территориях и высокая себестоимость строительства. Косвенно о низкой эффективности и рисках вложений в масштабные маршруты через Таджикистан свидетельствует и временная “заморозка” строительства четвертой нитки газопровода Туркмения–Китай.

Туркмения, в свою очередь, остаётся одним из важнейших поставщиков энергоресурсов в Поднебесную. Действующий с 2009 года двусторонний контракт предусматривает поставку 30 млрд. куб. м туркменского газа в год с увеличением объёмов поставок до 65 млрд. куб.

м к 2020 году. Для обеспечения импорта сырья в 2009 году Китай выделил средства на обустройство группы газовых месторождений Галканыш, став единственной страной, получившей доступ к разработке туркменских ресурсов на суше, а также обеспечил строительство трёх ниток газопровода для транспортировки ресурсов к своей территории.

Таким образом, глобальные инициативы Китая находят отклик у республик Центральной Азии. Пекин заинтересован во вложении инвестиций и в расширении экономического влияния, а страны региона нуждаются во внешних капиталовложениях и в развитии собственной инфраструктуры. Взаимная заинтересованность диктует высокую динамику сотрудничества республик Центральной Азии и Поднебесной.

«Один пояс, один путь»: соединяя страны и народы⁵

Дилфуза Тураева

В век глобализации современные коммуникации, центры логистики, различные хабы рассматриваются как обязательные элементы региональных и мировых процессов развития.

Отсутствие надежной системы транспортно-коммуникационных коридоров серьезно ограничивает потенциальные возможности и перспективы экономического развития государств, в том числе Центральной Азии, а также их более тесную интеграцию в систему мирового хозяйствования. В этих условиях разработка и реализация перспективных проектов для формирования многовариантной сети транспортно-коммуникационных маршрутов, обеспечивающих выход на крупные мировые рынки, является тем направлением, которое необходимо развивать странам региона.

Современный Узбекистан, находящийся в самом сердце Центральной Азии, вносит вклад в сохранение безопасности и стабильности в регионе и обладает наиболее диверсифицированной и динамично растущей национальной экономикой, играет ключевую роль в формировании региональной транспортной инфраструктуры.

В древние времена именно через города Узбекистана пролегал Великий шелковый путь, связывающий Восточную Азию со Средиземноморьем. На современном этапе реализация идеи возрождения Великого шелкового пути будет способствовать укреплению мира и стабильности, развитию общественного прогресса, экономическому росту и повышению уровня благосостояния людей.

В этой связи Узбекистан поддержал инициативу председателя КНР Си Цзиньпина о создании «Экономического пояса Шелкового пути», которая является неотъемлемой частью «Одного пояса, одного пути».

Наша страна уделяет большое внимание развитию транспортно-инфраструктурных коммуникаций внутри страны, созданию системы транзитных коридоров, освоению новых, эффективных маршрутов, связывающих существующие крупные международные и активно формирующиеся перспективные рынки. В принятой по инициативе Президента Шавката Мирзиёева Стратегии действий по дальнейшему

⁵ Источник: <http://www.ut.uz/ru/eshyo/analitika/odin-poyas-odin-put-coedinyaya-strany-i-narody/>

развитию Республики Узбекистан одним из ключевых направлений для повышения конкурентоспособности национальной экономики определено проведение активной инвестиционной политики, направленной на реализацию проектов в сфере транспортно-коммуникационной инфраструктуры. В связи с этим участие в проекте «Один пояс, один путь» представляет возможности для реализации стратегических целей.

Выступая на международном форуме «Один пояс, один путь» в Пекине, руководитель нашей страны подчеркнул значимость разработки и утверждения Программы действий по сотрудничеству в сфере создания транспортно-логистических маршрутов, связывающих Центральную Азию через Китай и Россию с рынками Юго-Восточной Азии и европейских стран. В данный документ предлагается включить ряд проектов. Это международный транспортный коридор Европа — Узбекистан — Китай по маршруту Нанкин — Ташкент — Потти — Констанца, составной частью которого должна стать железная дорога Узбекистан — Кыргызстан — Китай. Данный коридор обеспечит кратчайший доступ на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы, позволит иметь стабильный доход от транзита зарубежных грузов между КНР, странами ЕС и Ближнего Востока. В случае его подключения к коридору Узбекистан — Туркменистан — Иран — Оман транзитные доходы всех стран региона могут увеличиться многократно.

Кроме того, предусматривается прокладка трансрегионального маршрута Средняя Азия — Персидский залив по железной дороге Китай — Казахстан — Туркменистан — Иран, трансфганского коридора со строительством железной дороги на первоначальном этапе по маршруту Мазари-Шариф — Маймана — Герат (800 км) в дальнейшем с расширением магистрали к портам Ирана (Бандар-Аббас и Чахбахар) — Термез — Мазари-Шариф — Андхой — Герат — Иран.

В ноябре 2010 года АО «Узбекистон темир йуллари» завершила строительство железной дороги Хайратон — Мазари-Шариф в Афганистане протяженностью 75 километров стоимостью 129 миллионов долларов. В феврале 2011 года дорога была введена в эксплуатацию. В этом контексте хотелось бы отметить, что включение в «Экономический пояс Шелкового пути» маршрутов, пролегающих через территорию Афганистана, обеспечит полноценную интеграцию этой страны в трансрегиональные транспортно-коммуникационные проекты и региональные торгово-экономические связи.

Президент нашей страны на июньском саммите ШОС в Астане выступил с инициативой формирования «Центральноазиатской системы интегрированного управления транспортными перевозками», предусматривающей создание правовых и институциональных основ системы сквозных транспортных тарифов, единых таможенных и иных

процедур, унифицированных норм безопасности грузопотока, информационного обеспечения передвижения транспортных средств и грузов. Данная система призвана способствовать неуклонному росту, ускорению и удешевлению движения грузов от производителя до потребителя.

В этих целях в 2018 году планируется провести в Ташкенте международную конференцию «Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: стратегические перспективы и нерезализованные возможности». Главной целью мероприятия являются разработка и принятие общерегиональной программы развития транспортных коммуникаций.

Таким образом, создание надежных транспортных коридоров и логистических центров на территориях государств, расположенных вдоль «Одного пояса, одного пути», станет эффективным рычагом дальнейшего роста благосостояния народов, развития торгово-экономических отношений между государствами региона, а также странами ЕС, Южной и Юго-Восточной Азии.

Голодный дракон: представляет ли китайская стратегия Шелкового пути очередную угрозу для бассейна реки Тарим?⁶

История Шелкового пути полна интриг, войн и потерянных городов. Но во всей этой сложной и далекой от реальности картине, именно история бассейна реки Тарим в Китае наилучшим образом отражает древнее предостережение: история повторяет саму себя.

«Злосчастная» речная сеть состоит из рек Кашгар, Яркенд, Хотан и Аксу, которые берут начало в ледниках и снежных покровах окружающих гор, сливаясь в районе города Арал, где они образуют реку Тарим. Затем этот водоток пересекает пустыню Такла-Макан – один из самых засушливых регионов мира. Название «Такла-Макан» означает «попав однажды, обратного выхода нет». Это точное описание, которое связано не столько с опытом несчастных путешественников того времени, сколько с речной системой, чьи воды никогда не выходили за пределы пустыни.

Осталось немного рек, которые питают Тарим в течение всего года, особенно в последние десятилетия, когда сельское хозяйство усилило нагрузку на ограниченные ресурсы бассейна. Но эта нагрузка со стороны земледелия на ресурсы региона далеко не новое явление. Самая западная точка Китая всегда была важна для усилий страны по строительству защитной зоны против иностранных захватчиков. Именно во времена расцвета эпохи Великого Шелкового пути она обеспечивала доступ к прибыльным торговым сетям, которые проходили по всей территории Евразии. Поддержка многочисленного населения, необходимого для охраны и защиты региона, естественно требовала средств и продовольствия, что привело к внедрению практики интенсивного земледелия и орошения. С древних времен до современности такая практика привела к высыханию рек и исчезновению озер.

Даже в таких условиях в некоторых регионах Китая начали предпринимать шаги по восстановлению жизненно важных водных ресурсов. Общенациональные экологические реформы, широко поддерживаемые общественностью, только способствовали этой локальной инициативе. Однако увеличение хлопководческих хозяйств, развивающаяся энергетическая отрасль и связующая роль прилегающей

⁶ Источник: <http://www.waterpolitics.com/2017/09/24/the-thirsty-dragon-will-chinas-silk-road-strategy-threaten-the-tarim-basin-once-again/>

провинции Синьцзян в важной инициативе Пекина «Один пояс, один путь» могут препятствовать восстановлению бассейна.

У вод Такла-Макана

На протяжении истории пересохшие земли пустыни Такла-Макан переживали краткие всплески облегчения. Города и королевства разрастались рядом с оазисами, создавая стоянки вдоль северного направления Шелкового пути. Там, где река Тарим разливалась рядом с Курук-тагом («сухой горой»), когда-то находилось озеро, известное как Лобнор или море Пучанг. Этот водоем занимал, по оценкам, промежуточное место между озерами Онтарио и Мичиган по размеру. Озеро обеспечивало водой королевство Лоулань в период с 200 г. по 220 г. н.э. в эпоху правления династии Хань.

Однако к 645 году поселение было покинуто. Согласно последним исследованиям движения наносов, причиной его быстрого разрушения стало чрезмерное использование водных ресурсов региона, достигшее масштабов, сопоставимых с высыханием Аральского моря. Лобнор и бассейн Тарима, который питал озеро, просто не могли обеспечить потребности империи. Расширение на Запад Ханьской династии привело к переселению беспрецедентного количества людей в укрепленные города и торговые поселения. В первом веке нашей эры появились крупные ирригационные системы – нововведение в уголке мира, где возделывание земель ограничивалось землями, окружающими природные оазисы.

Выращивание хлопка в пустыне

На протяжении следующего тысячелетия давление на водные ресурсы бассейна Тарима опять увеличивается для удовлетворения потребностей местного населения и экономики. На фоне увеличения уровня минерализации – признака чрезмерного использования – состояние водных ресурсов во второй половине 20 века ухудшилось. В период с 1959 по 1983 гг. темпы поглощения пустыней бассейна реки Тарим увеличились с 66 до 81 %. Лобнор, которое сохранялось в уменьшенном виде как «блуждающее озеро», полностью исчезло в 1964 г.

Множество факторов привело к неустойчивому потреблению, обусловившему ухудшение состояния водотоков, но больше всего в этом, несомненно, виновно сельское хозяйство. Китайское правительство построило огромное количество плотин и водохранилищ, чтобы изменить сток рек региона с непостоянным питанием, в том числе и Тарима. Сегодня на долю земледелия приходится почти половина ВВП провинции Синьцзян. В последнее время засуха в регионе только усилилась. На

протяжении прошлого столетия от 60 до 80% земель использовалось под выращивание зерна, но к 1990-м годам происходит резкий переход к производству товарных культур, в основном хлопка.

Хлопковая промышленность в провинции Синьцзян сейчас находится в центре ожесточенной борьбы между геополитическими амбициями Китая и предельно допустимым воздействием на окружающую среду. На долю региона приходится более 50% от общего производства хлопка в Китае и около 10% ежегодных мировых поставок хлопка – что обеспечивается за счет водных ресурсов Такла-Макана. Одновременно увеличивается численность населения провинции и, по некоторым оценкам, к 2020 году ожидается двузначный рост. В результате, давление на водные ресурсы в бассейне Тарима вряд ли ослабнет в ближайшие годы, даже если китайское правительство потратит миллиарды юаней на восстановление части реки.

По иронии судьбы, изменение климата дало временную передышку реке Тарим: повышение температуры ускорило сток с близлежащих ледников, пополняя запасы реки на короткое время. Однако эта столь необходимая поддержка ограничена. Современные прогнозы температуры указывают на то, что ледниковые воды, которые составляют около 40 % от объема соседних рек, могут навсегда высохнуть в долгосрочной перспективе.

Растущее недовольство

Еще больше усложняет ситуацию тот факт, что проблема дефицита воды тесно переплетена с непростой политикой в отношении этнического меньшинства Синьцзяна – региона, который ханьское большинство разделяет с тюркским уйгурским меньшинством. Династия Хань контролирует производство хлопка на большей части территории с помощью синьцзянских производственных и строительных корпораций, функционирующих как полувоенные-хозяйственные подразделения. Подобные военные системы имеют глубокие корни: в конце столетий до нашей эры Ханьские вооруженные силы отвечали за выполнение первых крупных ирригационных и мелиоративных проектов в регионе. Эта «Гантианская» модель военной колонизации была чрезвычайно успешной, используя силу государства для доведения до конца крупномасштабных сложных мероприятий, необходимых для обеспечения процветания сельского хозяйства в Синьцзяне.

«Гантианская» модель существует и по сей день, хотя она вызвала вопиющий дисбаланс между крупным полувоенным производством и мелкими гражданскими фермерскими хозяйствами. В то время как участки местных семей в регионе зависят от государственной инфраструктуры для

доступа к воде, что заставляет их соблюдать определенные правила использования, крупные хозяйства могут себе позволить устанавливать собственные насосные установки, которые не обязательно подотчетны тем же законам. В то же время, сельскохозяйственные стоки загрязняют водные ресурсы. Все эти проблемы в непропорциональной мере затрагивают коренных уйгуров - этническую группу, которая традиционно опиралась в своей повседневной жизни на небольшие земельные владения и животноводство. Изменения в водохозяйственной системе оказывают разрушительное воздействие на этот образ жизни, и, с усугублением дефицита воды в Синьцзяне, это может привести к росту недовольства в уйгурской общине.

Подобные разногласия могут определенно сказаться на планах Пекина в отношении Синьцзяна. Данный регион является краеугольным камнем масштабной инициативы Китая по созданию нового Шелкового пути – «Один пояс, один путь». С помощью Синьцзяна Пекин надеется соединить свои земли на западе с Европой, посредством Центральной Азии, и с Индийским океаном на юге, посредством Пакистана. Но для этого потребуются максимально увеличить производство в Синьцзяне – включая текстильное производство на базе хлопка – для налаживания экспорта по этим торговым путям.

Спустя почти два десятилетия восстановительных работ в бассейне Тарима, все еще неясно, смогут ли водные ресурсы региона выдержать эту новую нагрузку. Наконец, попытки облицевать каналы и повысить КПД орошения могут быть предприняты, только когда речь пойдет о выращивании хлопка в пустыне. Если Синьцзян сохранит текущий уровень производства, это вероятно будет идти за счет экосистемы, которая знаменита своей самой высокой концентрацией редких растительных видов в мире. Хотя уже не в первый раз веления нации берут вверх над охраной природы, это будет последним разом для бассейна Тарима, если Пекин еще больше усилит давление на ресурсы реки.

Голодный дракон: китайский проект «Один пояс и один путь» и последствия водного кризиса в Центральной Азии⁷

Интервью с профессором Керри Брауном для «Глобал Ватер Форум»
(Global Water Forum, GWF).

В мае 2017 г. 29 глав государств собрались в Пекине для обсуждения проекта «Один пояс и один путь», являющегося крупномасштабной экономической и дипломатической инициативой, которая должна связать Китай с остальным миром. Хотя инициатива и обещает стимулировать экономический рост за пределами Азии, Керри Браун, бывший дипломат, а ныне профессор китайских исследований и директор Китайского института Лау при Королевском колледже в Лондоне, выражает опасения, что ограничения по водным ресурсам в Центральной Азии могут навредить китайской инициативе.

Керри Браун в интервью ведущему редактору «GWF» Йеспером Свенсенем говорит о том, что является движущей силой китайской инициативы «Один пояс и один путь», и чем она обернется для экономики и окружающей среды Китая и Центральной Азии.

Редактор: Объясните для людей, которые не знакомы с проектом «Один пояс и один путь», что собой он представляет, и чего хочет добиться Китай за счет этого проекта?

Керри Браун: Проект «Один пояс и один путь» предусматривает строительство морского и наземного путей, предназначенных для расширения торговых возможностей около 60 стран Евразийского континента. Основная идея заключается в том, чтобы между этими 60 странами развить некоторую общность, которая обеспечит взаимные выгоды для всех.

Однако есть несколько потенциальных проблемных моментов в связи с этим проектом. Во-первых, поскольку проект является инициативой, а не политикой, он достаточно абстрактен. То, что ученые и

⁷ Источник: <http://www.waterpolitics.com/2017/09/30/the-thirsty-dragon-chinas-one-belt-one-road-project-and-implications-of-central-asias-water-crisis/>

политики за пределами Китая знают точно о проекте основано на информации, собранной из разных отчетов и статей. Например, в правительственном информационном документе, опубликованном два года назад, его назвали «Инициативой пояса и пути» и в нем говорилось о повышении взаимодействия между Китаем и другими странами.

Во-вторых, для того, чтобы инициатива «Пояс и путь» стала успешной, необходимо отойти от риторики и при этом избежать создания ассиметричных потоков выгод. Другими словами, нужно вести дела в интересах не только Китая, но и других стран. Эти две цели представляются довольно трудными для проекта.

И наконец, наземная часть инициативы «Пояс и путь» зависит от развития менее развитых западных регионов Китая. Это представляет собой огромные вызовы для окружающей среды и экологии. «Новый Шелковый путь» в настоящее время акцентирует внимание на экономических результатах и не включает инициативы по юридической увязке или охране природы. Например, несмотря на то, что проект предлагает соединить Китай со странами Центральной Азии, он не подразумевает создания каких-либо структур для трансграничного водного сотрудничества. Приходится осознать, что проект активно развивается без учета создания официальных трансграничных структур.

Р: В то же время, страны Центральной Азии страдают от одной из наиболее серьезных водных и энергетических проблем в мире. Северо-западная часть Китая также сталкивается с серьезным дефицитом воды в условиях хрупкости окружающей среды. Станет ли эта хрупкая окружающая среда в данном регионе препятствием для воплощения проекта «Один пояс и один путь»?

КБ: Экологические проблемы Китая очень серьезные. Никто в этом не сомневается. Причем это продолжается уже давно. Некоторые специалисты утверждают, что даже в период правления династии Хань две тысячи лет назад на территории, которую сейчас частично занимает Китай, начался процесс обезлесения, и появились первые признаки изменения климата. Однозначно, что активная индустриализация с 1950-х годов оказала огромное воздействие на качество воздуха и воды, за что Китай расплачивается и по сей день.

Поэтому Центральное китайское правительство активно поддерживает Парижскую конвенцию и, фактически, после избрания Дональда Трампа и его скептицизма в отношении изменения климата, вызванного действиями человека, китайское правительство играет

проактивную роль, говоря о том, что будет придерживаться Парижской конвенции и выполнять ее.

Столкнувшись с проблемой нехватки и загрязнения воды, китайское правительство также начало проводить политику «Трех рубежей», которая устанавливает четкие, обязательные к соблюдению лимиты использования, продуктивности и качества воды к 2030 году. Но успех этой централизованной политики зависит от ее реализации местными органами власти.

По мере того, как Китай будет расширять свое экономическое развитие от засушливого северо-западного региона до Центральной Азии, экономический рост приведет к увеличению спроса на воду и потенциальному загрязнению. Вопрос в том, будет ли инициатива «Пояс и путь» и новый «Экономический пояс Шелкового пути» помогать в решении этих проблем, и какое внимание будет уделяться сопутствующим экологическим компонентам.

Р: В Азии Китай использует 110 рек и озер совместно с 18 странами. Однако по большинству трансграничных речных бассейнов у Китая нет соглашений, и налажено ограниченное число институциональных механизмов. Как вы думаете, мешает ли Китаю огромное количество местных ключевых субъектов, вовлеченных в управление водными ресурсами Китая, и дублирование их обязанностей и интересов эффективно сотрудничать со странами нижнего течения?

КБ: Водообеспеченность Китая – это политически сложный вопрос. Несколько его крупных рек используются совместно со странами, с которыми у Китая есть пограничные споры, например, с Индией. Поэтому в интересах Китая иметь прочные договоры со странами нижнего течения, но он не стремится подписывать обязывающие договоры из-за особой философии китайского правительства. Компартия Китая не любит ограничивать свое геополитическое пространство и гибкость за счет вступления в соглашения, которые связывают их по рукам и ногам. И это, вряд ли, изменится.

Китай всегда рад придерживаться международных правил, когда знает, что к нему прислушиваются на этапе разработки этих правил. Однако страна до сих пор уделяет первостепенное значение своим собственным интересам. Поэтому Китай считают эгоистом, а не альтруистом.

В части экологии и водных ресурсов, у Китая есть крайне практические причины, почему он захочет следовать международным договорам, например Парижскому соглашению, но ему придется сбалансировать большие требования своего честолюбивого среднего класса и долгосрочные потребности в сохранении водных ресурсов, а также поддержании его природоохранных и международных обязательств. Это как своего рода туго натянутый канат, по которому другие страны также пытаются пройти. Единственная разница в том, что Китай не имеет права на ошибки и свободу действий.

Р: Этой осенью состоится 19-й съезд Компартии Китая. В статье для издания «Дипломат» (The Diplomat) вы отметили, что это будет «самой сложной партией в политической шахматной игре». Что Вы имеете в виду, и как это отразится на водной политике и руководстве в Китае и мире?

КБ: Нынешняя пятилетняя программа, рассчитанная на 2016-2020 гг., содержит многое в части борьбы с изменением климата, сохранения водных ресурсов, борьбы с загрязнением воды и создания условий для устойчивого роста. Она содержит политическое обязательство, но в Партии ожидаются значительные перемены в руководстве, и Партия делает ставку на руководство. Хотя большинство китайских чиновников на всех уровнях поддержали бы устойчивость и не хотят тратить время на водообеспеченность Китая, на них оказывается огромное давление для обеспечения новых источников экономического роста.

Кроме того, Правительству и Партии необходимо найти баланс между двумя конкурирующими требованиями: необходимостью быстрого роста и устойчивостью. На 19-м съезде КПК будет избрано руководство в нижние звенья Партии и Правительства, которое, возможно, будет акцентировать внимание на выполнении обязательств, взятых при правлении Си Цзиньпина с 2012 года с момента избрания его руководителем. При любом политическом раскладе взять обязательства, а затем не выполнить их, может нанести вред, независимо от того, состоятся ли выборы или нет. Вполне возможно, что огромное значение будет иметь политический контекст с конца 2017 г. в связи с переменами в руководстве, уплотнение политического пространства Китая и движение в направлении достижения в 2021 году цели создания страны со средним доходом к столетию Партии. Партия должна быть готова к этому.

Сейчас остальному миру в этих условиях внутренних изменений и перемен в руководстве необходимо в срочном порядке определить коллективное отношение нового правительства и его сотрудников на всех

уровнях к решению вопросов экологии и устойчивости и пути работы с остальным миром в решении этих вопросов. Вполне возможно, что Партия и Правительство скооперируются, потому что это в их интересах – остается лишь вопрос, насколько они готовы работать с остальным миром, и как мир захочет работать с ними.

Перевод: Усманова О., Насимова А.

Верстка: Беглов И.

Подготовлено к печати
в Научно-информационном центре МКВК

Республика Узбекистан,
г. Ташкент, ул. Асака, д. 3 (4 этаж)

sic.icwc-aral.uz