
УДК 625:504.61(510)
DOI: 10.31249/espr/2021.01.02

Е.А. Пехтерева*

**ГЛОБАЛЬНЫЙ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ
ПРОЕКТ КИТАЯ «ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»
И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ**

Аннотация. Глобальная инициатива Китая «Один пояс – один путь» – крупнейший инфраструктурный проект современности. Однако возникают законные опасения по поводу его воздействия на окружающую среду, последствия которого не всегда очевидны. Понимание глубины экологических проблем, возникающих в ходе реализации проекта, и путей их решения необходимы как Китаю, так и другим вовлеченным странам, для обеспечения устойчивого положительного социально-экономического эффекта.

Ключевые слова: Китай; инициатива «Один пояс – один путь»; транспортная инфраструктура; экологические последствия; экономическое сотрудничество.

Для цитирования: Пехтерева Е.А. Глобальный инфраструктурный проект Китая «Один пояс – один путь» и экологические проблемы // Экономические и социальные проблемы России. – Москва, 2021. – № 1. – С. 26–44.

E.A. Pekhtereva

**China's «One Belt, One Road» global infrastructure project
and environmental issues**

Abstract. China's Belt-and-road Initiative is the largest infrastructure project of our time. However, there are reasonable concerns about its impact on the environment, the consequences of which are not always obvious. Understanding the depth of environmental problems that arise during the implementation of the project, and how to solve them, is necessary for both China and the other countries involved to ensure a sustainable positive socio-economic effect.

* **Пехтерева Елена Александровна**, канд. экон. наук, младший научный сотрудник Отдела экономики Института научной информации по общественным наукам РАН (ИНИОН РАН).

Pekhtereva Elena, PhD (Econ. Sci.), Junior Researcher of the Department of Economics, Institute of Scientific Information for Social Sciences, Russian Academy of Sciences (Moscow, Russia).

Keywords: China; Belt-and-road Initiative; transport infrastructure; environmental consequences; economic cooperation.

For citation: Pekhtereva E.A. China's «One Belt, One Road» global infrastructure project and environmental issues // Economic and Social Problems of Russia. – Moscow, 2021. – N 1. – С. 26–44.

Введение

О начале реализации Китаем крупнейшего инфраструктурного проекта «Один пояс – один путь» (Belt-and-Road Initiative, BRI)¹ председатель КНР Си Цзиньпин объявил в 2013 г. Инициатива по созданию глобальной транспортной и инвестиционной инфраструктуры объединила два проекта Китая: «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века».

В рамках проекта шесть сухопутных и один морской коридор экономического сотрудничества соединят около половины населения земного шара и более 60 стран. Целью BRI провозглашается воплощение китайской мечты о возрождении нации и создании регионального «сообщества общей судьбы» («community of common destiny»). Проект служит также стратегическим и внутренним целям развития Западной и Центральной частей Китая и расширения зарубежных инвестиционных возможностей для китайских предприятий [Environmental impacts..., 2019].

Гигантские масштабы и государственная поддержка инициативы, организационное оформление и механизмы финансирования, обширные планы и практические успехи – все это превратило BRI в одну из главных перспектив развития интеграционных процессов восточноазиатских стран. Быстрое расширение круга участников, реальные возможности улучшения инфраструктуры и заметное усиление позиций Китая на региональных рынках можно считать первыми итогами проекта². Рост присутствия Китая в Восточной Азии сопровождается изменением производственных цепочек и внешнеторговых потоков за счет включения в них новых участников. Многие развивающиеся страны в дополнение к перспективам создания современной инфраструктуры оказываются вовлеченными в новые для них экономические процессы [Белов, 2019].

В 2013 г. китайские власти объявили о намерении инвестировать в масштабный инфраструктурный проект 1,25 трлн долл. до конца 2025 г.

¹ Проект «Belt-and-Road Initiative» (Инициатива «Пояса и пути») первоначально назывался «One Belt, One Road» (OBOR) – «Один пояс – один путь». Это название закрепилось в российских источниках и среди большинства исследователей данного вопроса в России, поэтому именно оно будет далее использоваться в настоящей работе.

² По состоянию на 18 апреля 2019 г., Китай, по данным агентства «Синьхуа», подписал 173 соглашения по участию в BRI со 125 странами и 29 международными организациями. Причем более 60 стран присоединились к нему только в 2018 г. [Мануков, 2019].

[China's new..., 2017]. По данным компании Refinitiv¹, в первом квартале 2020 г. стоимость 1590 инфраструктурных проектов в рамках инициативы «Один пояс – один путь» уже составила 1,9 трлн долл. В Институте международных финансов (Institute of International Finance, IIF) подсчитали, что инвестиции в проекты железных и автомобильных дорог выросли с 8,5% от общего объема иностранных инвестиций Китая в 2016 г. до 13,5% в 2019 г. В настоящее время Китай является крупнейшим в мире кредитором развивающихся стран, причем значительная часть его кредитов приходится на проекты в рамках BRI [Lee, 2020]².

В ходе реализации проекта все громче высказываются опасения по поводу его воздействия на окружающую среду (ОС), причем такие опасения высказывают не только зарубежные, но и китайские ученые. В китайских академических журналах было опубликовано много теоретических статей по экологическому праву, политике и финансированию BRI. Специалисты-экологи считают, что необходимо не только теоретическое, но и тщательное практическое исследование воздействия BRI на ОС для эффективного формирования политики, способствующей экологической и социальной устойчивости в странах, участвующих в проекте [Environmental impacts..., 2019].

Для изучения экологических последствий такого масштабного проекта, как «Один пояс – один путь», нужен особый комплексный подход. Однако по большинству маршрутов BRI данные отсутствуют. Китай это признает и настаивает на создании платформ обмена информацией в ходе реализации проекта, поскольку существует необходимость оценить ключевые социальные, политические и экологические аспекты его воздействия на вовлеченные регионы и страны. Это имеет важное значение, поскольку воздействие BRI на экономику и ОС стран – участниц проекта определенно будет ощущаться по всему миру в течение многих поколений после его реализации [Environmental impacts..., 2019]. При этом практически ни одна из стран – участниц BRI не предпринимает реальных усилий по предотвращению потенциального ущерба экосистемам.

¹ Компания Refinitiv – один из крупнейших в мире поставщиков информации и аналитических данных и технологий для глобальных финансовых рынков.

² Из-за пандемии коронавируса темпы продвижения проекта несколько снизились. По данным Refinitiv, в первом квартале 2020 г. было объявлено о 184 новых проектах по строительству инфраструктурных объектов общей стоимостью 137,43 млрд долл., при этом количество новых проектов сократилось на 15,6% по сравнению с тем же периодом 2019 г., а общая стоимость новых проектов снизилась на 64,4% [Lee, 2020].

Особенности проекта «Один пояс – один путь» и характер его воздействия на окружающую среду

Проекты в рамках BRI поддерживают или образуют определенные инфраструктурные коридоры, связывающие разные страны с Китаем. В пределах этих коридоров возникают сложные сочетания различных типов социально-экономических инфраструктур, среди которых можно выделить линейную и узловую. Линейная инфраструктура простирается на большие расстояния, узловая затрагивает более узкую область.

Любая инфраструктура является серьезным фактором воздействия на ОС, который проявляется в изменениях в землепользовании, преобразовании ландшафтов, увеличении вредных выбросов. Хотя все инфраструктуры так или иначе воздействуют на природу, масштабы и направления их воздействия существенно различаются.

Узловая инфраструктура более компактна в пространственном отношении, чем линейная (представленная, например, дорогами и трубопроводами), и, как правило, имеет меньшую площадь воздействия. Объекты линейной инфраструктуры более интенсивно влияют на ОС. Строительство новых железных и автомобильных дорог, линий электропередач и газо- и нефтепроводов через экологически уязвимые территории может привести к потере мест обитания разных видов животных и птиц, увеличению смертности диких животных в результате дорожно-транспортных происшествий, фрагментации и деградации природных ландшафтов, загрязнению атмосферы, почвы и гидросферы (в результате распространения пыли и соли вдоль шоссе и т.д.) и другим негативным явлениям. Почвенные и гидрологические системы участков линейной инфраструктуры взаимосвязаны с природными системами окружающих территорий, которые также реагируют на вмешательство человека. Следует иметь в виду и возможность техногенных катастроф типа разлива нефти из трубопроводов и танкеров – нечастых, но чрезвычайно разрушительных событий для ОС [Environmental impacts..., 2019].

Создание инфраструктур порождает множество вторичных или косвенных воздействий на экосистемы, таких как браконьерство, незаконные лесозаготовки, заселение и другие антропогенные вторжения. Экологические системы способны поглощать негативное внешнее воздействие до определенного порога, но быстро дестабилизируются и деградируют после его превышения.

Человеческая деятельность уже непосредственно затронула большинство экосистем Земли, нарушая природные процессы. Поэтому крайне важно избегать так называемого «первого разреза» («avoid the first cut»), особенно для нетронутых человеческой деятельностью регионов. По мнению специалистов, BRI рискует распространить влияние человека на нетронутые пока регионы и усугубить существующие следы человеческой

деятельности, нарушая земные системы в различных масштабах [Environmental impacts..., 2019].

Множественные прямые и / или косвенные воздействия человеческой деятельности на ОС могут объединяться, давая кумулятивный эффект. BRI может именно так повлиять на природу, поскольку неизбежно вызовет концентрацию многих видов экономической деятельности вдоль своих маршрутов. Кумулятивные воздействия происходят в различных временных и пространственных масштабах, поэтому изменения, вызванные BRI, могут иметь климатические последствия не только в региональном, но, возможно, и в глобальном масштабе. Например, центральноазиатские пастбища являются поглотителями углерода глобального значения, и есть опасения, что увеличение промышленной активности в результате реализации BRI повлияет на региональный климат. Однако специалисты признают, что такие примеры слабо поддаются количественной оценке [Environmental impacts..., 2019].

Экономические выгоды инфраструктурных проектов и экологические последствия

Крупный инфраструктурный проект стимулирует дальнейшее развитие региона, в котором он реализуется. Так, узловой проект, например строительство плотины, создавая ряд вспомогательных объектов (бетонные заводы, поселения), влечет за собой создание линейной инфраструктуры (дорог). В свою очередь возникновение линейной инфраструктуры может служить катализатором для расширения узловых проектов и формирования инфраструктурной сети: дорог, мостов, линий электропередачи. Например, создание китайско-пакистанского транспортного коридора, которое включает финансируемую Китаем модернизацию порта Гвадар (Gwadar) в Пакистане и глубокую реконструкцию существующей между странами автодороги (Каракорумского шоссе – Karakoram Highway), обеспечивает доступ к Индийскому океану из промышленной зоны г. Синьцзяна на северо-западе Китая. Улучшение транспортного сообщения ускоряет промышленное развитие Синьцзян-Уйгурского автономного района Китая, а также самого Гвадара, который превращается в один из крупнейших перевалочных хабов на оживленном морском торговом пути, способном принимать даже крупнотоннажные нефтяные танкеры [Environmental impacts..., 2019]. В рамках инфраструктурных китайских проектов в Лаосе уже модернизирован аэропорт, построены больницы и школы, а также увеличена пропускная способность ключевых туристических объектов [Reid, 2020].

Экономические выгоды инфраструктуры BRI обусловлены главным образом расширением торговли товарами, услугами и ресурсами, чему способствует снижение транспортных издержек и других торговых барьеров. В случае реализации этого проекта время в пути людей и товаров по

экономическим коридорам может сократиться на 12%, объем торговли вовлеченных стран увеличится на 2,7–9,7%, их доход возрастет на 3,4%, что позволит вывести 7,6 млн человек из крайней бедности [Belt and road..., 2018].

По прогнозам специалистов, общий объем ВВП 46 стран, первыми подключившихся к BRI, при его завершении увеличится на 0,3–1,4% [Environmental impacts..., 2019]. При продуманных структурных преобразованиях в экономике можно добиться еще больших успехов. Специалисты считают, что, например, железная дорога, соединяющая Лаос с обширной транспортной сетью BRI (в перспективе – с Таиландом, Малайзией и Сингапуром), может в перспективе увеличить совокупный доход Лаоса на 21% [Reid, 2020].

Существуют, однако, опасения, что по мере снижения торговых барьеров и ужесточения Китаем внутренних экологических норм многие страны BRI могут стать своеобразным убежищем для «грязных» производств. Правительство Китая в настоящее время открыто поддерживает китайские компании, которые перемещают избыточные мощности за границу. Страны BRI считаются наиболее подходящими для этого, поскольку развитие транспортной и энергетической инфраструктуры является необходимой основой для размещения трудоемких производств с низкой добавленной стоимостью. Региональные и международные экологические неправительственные организации все больше обеспокоены тем, что Китай, переводя свои собственные отрасли на «зеленые» технологии, перемещает загрязняющие ОС производства или нерациональные методы добычи ресурсов в менее развитые страны.

Одним из примеров такой политики является включение в проект Таджикистана, являющегося одной из наиболее бедных стран среди бывших советских республик. Его экономика, разрушенная после распада СССР, зависит от денежных переводов уехавших на заработки в Россию граждан страны (50% ВВП). Китай усиленно перемещает сюда свою цементную промышленность из-за плохих экологических показателей отрасли и перепроизводства в самом Китае. В 2011 г. китайская компания Хуаксин Цемент (Huaxin Cement) подписала соглашение с Таджикистаном о строительстве цементного завода мощностью 1,2 млн т в год недалеко от столицы страны Душанбе. В 2015 г. компания «Таджикцемент» совместно с Huaxin построила завод по производству цемента мощностью 600 тыс. т в год с потенциалом расширения до 1,5 млн т. В 2016 г. на севере Таджикистана открылся еще один завод Huaxin мощностью 1,2 млн т [China's new..., 2017]. Следует добавить, что в декабре 2012 г. в Таджикистан были прекращены поставки газа из Узбекистана из-за того, что стороны не смогли договориться о продлении контракта. Предприятие «Таджикцемент» было остановлено. Его работа возобновилась после того, как было заключено соглашение все с той же компанией Huaxin, по которому предприятие переводилось на использование угля в качестве топлива. Одно-

временно в Таджикистане увеличилась добыча угля для удовлетворения потребностей «Таджикцемента» в топливе.

Таджикские экологи уже несколько лет бьют тревогу: вредное производство цемента находится в черте таджикской столицы, использование предприятием угля загрязняет почву и источники воды шлаками и золой, а атмосферу канцерогенами. Все это наносит непоправимый вред ОС и здоровью жителей не только Душанбе, но и его окрестностей [Душанбинский цемзавод..., 2019].

С 2010 г. производство цемента в Таджикистане увеличилось в 10 раз. Этим в настоящее время занимаются 14 предприятий, общая годовая мощность которых составляет 5 млн т. С помощью и под руководством Китая Таджикистан стал крупнейшим производителем цемента в регионе. В 2018 г. объем его экспорта цемента возрос почти на 37% [Душанбинский цемзавод..., 2019]. Хотя большой объем цемента требуется и для начатого в конце 2016 г., несмотря на яростные протесты со стороны соседнего Узбекистана, строительства гигантской Рогунской плотины на реке Вахш [China's new..., 2017]. При этом экологические нормы в Таджикистане остаются слабыми, а управление – непрозрачным, что очень затрудняет мониторинг соблюдения экологических стандартов.

Необходимо добавить, что в рамках проекта BRI китайские компании построили около 140 угольных электростанций за рубежом, в том числе в Египте и Пакистане, которые ранее почти не использовали уголь. В Пакистане, например, в результате увеличения потребления угля выбросы углекислого газа (CO₂) выросли вдвое по сравнению с показателями 2012 г. [План Китая..., 2019].

Несмотря на то что Китай выражает приверженность принципам «зеленой» экономики при реализации BRI, большая часть связанных с ним инвестиций и контрактов в области энергетики в Юго-Восточной Азии приходится на ископаемое топливо или добычу природных ресурсов. С 2014 по 2017 г. инвестиции в добычу ископаемого топлива составили 91% синдицированных кредитов энергетическому сектору этого региона от шести крупнейших частных китайских банков и 61% кредитов банков, поддерживаемых государством. Индонезия и Филиппины вложили огромные средства в угольные проекты, которые на десятилетия свяжут их с поставками угля.

Оба указанных направления ведут к увеличению загрязнения и несут угрозу дикой природе. В то время как данный регион является средой обитания для множества видов флоры и фауны, которые больше нигде в мире не встречаются и находятся под угрозой исчезновения, включая харизматическую мегафауну: азиатских тигров и слонов. Слабые системы управления уже сделали Юго-Восточную Азию крупным центром незаконной торговли дикими животными и растениями, а массовое расширение транспортных сетей в рамках BR ведет к увеличению риска отлова или гибели исчезающих видов [Lechner, Owen, Tritto, 2020]. Пост коли-

чества перевозок по новым морским маршрутам BRI также увеличивает загрязнение, но уже гидросферы, и способствует перемещению инвазивных видов¹.

В дополнение к проблемам, связанным с развитием инфраструктуры, активизация промышленного производства при сохранении нынешних углеродоемких моделей роста в большинстве случаев ведет к увеличению загрязнения, включая масштабы выбросов парниковых газов и разнообразных отходов [Lechner, Owen, Tritto, 2020].

Участие России в проекте «Один пояс – один путь»

Взаимные интеграционные инициативы Китая и России, возможно, являются наиболее значимыми для ОС, поскольку охватывают обширные экологически уязвимые территории. В мае 2015 г. лидеры России и Китая договорились в ходе двусторонней встречи в Москве связать «Экономический пояс (нового) Шелкового пути» Китая (часть BRI) и Евразийский экономический союз (ЕАЭС), возглавляемый Россией. В совместной декларации о сотрудничестве была провозглашена общая цель координации двух проектов по созданию «единого экономического пространства» в Евразии.

На встрече президентов Китая, России и Монголии, состоявшейся в рамках саммита БРИКС-ШОС² 9 июля 2015 г. в Уфе (Россия), был принят трехсторонний программный документ – «Дорожная карта развития сотрудничества между Россией, Китаем и Монголией на среднесрочную перспективу» (The Roadmap on the Development of Cooperation between Russian Federation, the People's Republic of China and Mongolia for the Medium Term), – в котором согласовывались региональные мегапроекты каждой страны в Евразии, включая программу «Степной путь Монголии» («Steppe Road program»), предусматривающую модернизацию трансмонгольской железной дороги Китай – Россия. Стороны договорились о строительстве новых транснациональных автомобильных магистралей, аэропортов и логистических транспортных узлов, нового транснационального трубопровода из России в Китай «Сила Сибири – 2»³, а также согласовали другие крупные проекты со значительными потенциальными экологическими рисками. В документе упоминается, что стороны должны сотрудничать в области охраны ОС.

¹ Инвазивным (агрессивным) видом называют растения или животных, которые завезены извне и имеют тенденцию к быстрому распространению.

² ШОС – Шанхайская организация сотрудничества; БРИКС – геополитический альянс, в состав которого входят Бразилия, Россия, Индия, Китай и ЮАР.

³ Планируется, что газопровод «Сила Сибири – 2» пройдет в Китай через территорию Монголии.

В июне 2016 г. президент РФ В.В. Путин, председатель КНР Си Цзиньпин и президент Монголии Ц. Элбэгдорж подписали трехсторонний план по созданию экономического коридора между Китаем, Монголией и Россией (China – Mongolia – Russia Economic Corridor, CMREC) для облегчения транспортных связей и экономического сотрудничества между странами. Этот план должен связать BRI, российские стратегии строительства трансконтинентальной железной дороги и программу «Степной путь Монголии». Предусматривается также железнодорожное и автомобильное сообщение Китая и России через Казахстан и далее с Европой¹.

Специалисты-экологи, региональные и местные общественные экологические организации считают, что все эти проекты несут в себе серьезные экологические риски. Иллюстрацией этих рисков могут служить предлагаемые транспортные коридоры из китайских провинций Цзилинь и Хэйлунцзян, связывающие их с восточными морскими портами России в Приморском крае (коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2») и с Транссибирской железной дорогой (как основным транспортным коридором Азия – Европа), которые проходят по экологически чувствительным районам. Они включают места обитания амурского тигра и дальневосточного леопарда (оба вида находятся под угрозой исчезновения). Строительство этих коридоров, финансируемое китайскими компаниями и банками, было одобрено российским Министерством экономического развития Дальнего Востока. Ему противостоят региональные экологи и ученые, но их голоса, к сожалению, совершенно заглушаются высказываниями политиков и региональных властей о необходимости инвестиций, в том числе иностранных, в дальневосточный и восточный регионы России.

Другой транспортный коридор «Экономического пояса Шелкового пути», Лугэ – Покровка (Louguhe – Pokrovka), который предусматривает новый мост через реку Амур в китайской провинции Хэйлунцзян, рассекает два природных заповедника на российской стороне и открывает для эксплуатации уникальные старовозрастные леса. При этом в провинции Хэйлунцзян Китая объявлен мораторий на лесозаготовки [China's new..., 2017]. Очевидно, что добыча древесины в России и сохранение собственного леса является для Китая главной целью финансирования этого проекта [Simonov, 2018].

Однако с 1 января 2022 г. вывоз необработанного круглого леса из России будет запрещен. Вводится информационная система контроля заготовки древесины от делянки до конечной продажи – ЛесЕГАИС. Если партия древесины не имеет подтверждения легальности происхождения, то все сделки с ней будут блокироваться. Система будет запущена в пилотном режиме с января, а в обязательном порядке – с июля 2021 г. [Мордюшенко, 2020]. Как будет развиваться коридор Лугэ – Покровка в условиях запрета на вывоз леса с российской стороны, пока неясно.

¹ Скоростная автомагистраль Москва – Казань строится в рамках проекта BRI.

В одном из исследований Всемирного фонда дикой природы (World Wildlife Fund, WWF), посвященном китайским инвестициям в Африку, подчеркивается, что инфраструктурные проекты могут угрожать целостности экосистем, если областям экологической чувствительности (areas of ecological sensitivity) не уделяется особое внимание при планировании развития [China's new..., 2017]. Отсутствие оценки воздействия на ОС в китайских зарубежных инвестиционных проектах признают и китайские экологи.

Специалисты опасаются, что отсутствие последовательных и прозрачных механизмов планирования китайско-российских транспортных коридоров, которые выявляли бы и картографировали экологически чувствительные или заповедные зоны, почти неизбежно превратит их в зоны бессистемного развития. В настоящее время ни один из программных документов, сопровождающих проекты «Экономического пояса Шелкового пути» Китая, не включает оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС или environmental impact analysis, EIA)¹. Хотя, возможно, это самый действенный инструмент снижения рисков для крупных инфраструктурных проектов, требующий участия гражданского общества в их предварительном планировании и мониторинге.

В начале 2016 г. правительство Китая выступило с предложением перенести некоторые производственные мощности, включая металлургию, химические и цементные заводы на Дальний Восток России. Это вызвало протесты местного населения, поскольку экологические издержки перемещаемых «грязных» производств перевешивали экономическую выгоду. Они также наносили невосполнимый ущерб биоразнообразию региона, в котором еще сохранились нетронутые лесные массивы и пресноводные водоемы. Пока предложения китайской стороны не приняты, но нет никаких гарантий, что к ним не вернуться в обозримом будущем.

По мнению специалистов, низкий экологический статус самого Китая и вовлекаемых в проекты BRI бывших советских республик (включая Россию) создает дополнительные риски для северных евразийских экосистем, в том числе бассейна реки Амур, Горного Алтая и Забайкалья, а также для природы Центральной Азии. Новым рискам подвергается и Арктическая зона РФ, поскольку Китай рассматривает Северный морской путь как альтернативу маршруту через Суэцкий канал [China's new..., 2017].

¹ Проведение ОВОС в России предусмотрено ст. 32 ФЗ «Об охране окружающей среды». Оценка воздействия на ОС проводится в отношении планируемой хозяйственной и иной деятельности, которая может оказать прямое или косвенное воздействие на ОС, независимо от организационно-правовых форм собственности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Социальные и экологические последствия реализации проекта для стран – участниц BRI

Поскольку проекты BRI могут негативно влиять на ОС, местные власти вовлеченных в проект районов должны играть ключевую роль в смягчении экологических последствий и разъяснять местным сообществам масштабы приносимой пользы для экономического развития местности. Более того, современные условия реализации масштабных инфраструктурных инициатив требуют учета их социальных последствий и интересов местных жителей. В противном случае возможно самое неблагоприятное развитие событий.

Примером ухудшения экологической ситуации и условий жизни людей в «Экономическом поясе Нового шелкового пути» может быть Южно-Казахстанская и Жамбылская области в Казахстане. Воссозданный участок древнего Шелкового пути, ставший участком магистрали Западная Европа – Западный Китай, был призван улучшить транспортную инфраструктуру региона. Однако его построили без учета потребностей местных жителей, и жизнь тысяч сельчан в этих регионах Казахстана изменилась к худшему. Трасса прошла прямо через поселки: автомобили шумят и загрязняют воздух выхлопными газами. Международный транзитный коридор обрывается в г. Шымкенте (до 1993 г. Чимкент), после чего все автомобили, в том числе крупногабаритные, продолжают путь через с. Кызыл Жар по его центральной улице. По этой же улице едут автомобили, направляющиеся в сторону Ташкента и других городов, общественный и личный транспорт. После открытия магистрали увеличилось количество аварий (в противовес ожиданиям) – дорогу в час пик перейти невозможно, а светофоры часто не работают из-за периодических отключений электричества. Кроме того, через магистраль, которая в непогоду превращается в грязевое месиво, каждый день, рискуя жизнью и здоровьем, вынуждены переходить школьники [Салимбаева, 2017].

Более позитивным является опыт участия в BRI Лаоса. В конце 2021 г. должно завершиться строительство скоростной железной дороги Лаос – Китай¹ стоимостью 6 млрд долл., которая является частью трансазиатского маршрута из Китая в Сингапур (через Лаос, Мьянму, Таиланд и Малайзию). От г. Ботен на границе Лаоса и Китая дорога будет принимать грузовые и пассажирские поезда, которые через северный и центральный Лаос будут мчаться со скоростью до 160 км/ч, останавливаясь более чем на 30 станциях. Продолжение этой магистрали на юг открывает Лаосу доступ к морским путям (Сингапур).

При этом сама железная дорога жизненно необходима для Лаоса, в котором до недавнего времени было всего 6,5 км железных дорог при

¹ Дорога пройдет от столицы Лаоса Вьентьян до города Куньмин в юго-западной провинции Китая.

редкой автодорожной сети. Правительство Лаоса надеется, что новая железная магистраль снизит стоимость экспорта и потребительских товаров, будет способствовать экономическому развитию прилегающих территорий и улучшить положение 7 млн человек, уровень жизни которых является одним из самых низких в Азии (ВВП Лаоса чуть более 19 млрд долл.). Железная дорога уже принесла положительные изменения в страну, способствуя социально-экономическому развитию и расширению возможностей трудоустройства. В рамках проекта было задействовано более 7 тыс. местных рабочих, выполняющих строительные работы и прошедших обучение, чтобы стать операторами связи, механиками или контролерами по техническому обслуживанию дороги. Каждый из них зарабатывает 200–800 долл. в месяц. Однако при этом лаосцы недовольны тем, что в строительстве задействовано 50 тыс. китайских рабочих. Инвестиции и реализация других китайских проектов в этой стране, естественно, сопровождалась расширением присутствия китайского бизнеса. Но многие местные жители готовы мириться с этим, если их дети получают более качественное медицинское обслуживание и образование [Reid, 2020].

При этом, по сообщениям экологов, примерно на 50 м по обеим сторонам железной дороги на всем протяжении ее маршрута, а также на участках размером 3 на 250 м под станции земля была расчищена, что привело к выселению более 4400 лаосских семей. Поскольку почти 80% населения Лаоса занято в сельском хозяйстве, выселения вынудили некоторые семьи перенести свои фермы в ранее нетронутые районы, вторгаясь в среду обитания диких видов животных. Это, в частности, повышает риски для лаосских медведей¹. Защитники природы опасаются, что прямая железная дорога в Китай увеличит незаконный оборот, например, медвежьей желчи и других продуктов животного происхождения, используемых в китайской медицине. Вторжение в необитаемые земли и неизбежное усиление шума от поездов нанесет вред дикой природе и усилит антропогенную нагрузку на леса, уже опустошенные десятилетиями интенсивных рубок [Reid, 2020].

Данные о предполагаемых принудительных выселениях и ухудшении состояния ОС свидетельствуют о том, что без местной поддержки BRI рискует постоянно сталкиваться с порой очень активным сопротивлением местных жителей. В Киргизии, например, местные жители сожгли китайский завод по переработке золота, построенный в рамках проекта BRI, поскольку их опасения по поводу загрязнения ОС не были достаточно убедительно опровергнуты руководством компании. Китайские власти, однако, отрицают, что завод строился в рамках проекта «Один пояс – один путь» [Environmental impacts..., 2019].

¹ В Лаосе обитают медведи Бируанги – самые маленькие в мире. Длина тела у них составляет 1,2–1,5 м, а вес – от 28 до 80 кг. Браконьерство – основная угроза для этих животных Лаоса.

Опасаясь негативной реакции на свою деятельность, китайские корпорации вынуждены серьезнее относиться к понятию корпоративной социальной ответственности (КСО) и учитывать интересы стран – участниц проекта. Например, China Road and Bridge Corporation (CRBC) приняла решение привлечь для строительства участка железной дороги от морского порта Момбаса до столицы Кении Найроби не только китайских, как в большинстве случаев, но и местных подрядчиков, а также экспертов по дикой природе для создания безопасных переходов для животных, обитающих вблизи дороги [Chinese enterprises in Kenya..., 2017].

Приведенные примеры показывают, что для успеха проекта и получения ожидаемого эффекта необходимо учитывать не только его экономические, но и социальные и экологические последствия для вовлеченных территорий.

Проблема трансграничных вод

Трансграничные воды включают реки, ручьи, озера и другие поверхностные водные объекты, а также месторождения подземных вод, по которым проходит или которые пересекает государственная граница.

Реализация проектов в рамках BRI создает серьезные проблемы в отношении использования трансграничных водных ресурсов. Маршруты BRI пересекают почти все крупнейшие речные системы Евразии, например Меконг, что может увеличить проблемы водосбора в регионах Центральной Азии и Дальнего Востока. Реальные противоречия существуют в бассейне р. Или, так как она берет начало в китайском Тянь-Шане и впадает в казахстанское озеро Балхаш, сильно опресняя его. Канал, который Китай строит от Или к Таримской котловине, несет большую угрозу как в плане качества водных ресурсов, так и их количества, поскольку вода из реки фактически будет отбираться Китаем. Похожая ситуация сложилась в бассейне р. Иртыш, который является источником питьевой воды в регионе и где сталкиваются интересы уже трех стран: Казахстана, Китая и России. Китай при этом отказывается обсуждать данные проблемы в трехстороннем формате [Салимбаева, 2017].

Водный сектор проблем «Экономического пояса Шелкового пути» является одним из наиболее острых, так как в Азии расположено 53 международных водоема. Например, по поводу рек Сырдарья и Амударья противоположные интересы имеют сразу пять государств: Казахстан, Узбекистан, Киргизия, Таджикистан и Туркмения. Страны, находящиеся в верховьях, стремятся получить гидроэнергию, а их соседи ниже по течению нуждаются в водных ресурсах для орошения. Спор по поводу использования водных ресурсов длится уже много лет, но решение до сих пор не найдено [Салимбаева, 2017].

Важными объектами BRI являются плотины и гидроэлектростанции (ГЭС). Считается, что проекты крупных ГЭС в Мьянме и Лаосе угрожают

региональным экосистемам, изменяя русла важных рек, таких как Иравади и Меконг, что, в свою очередь, влияет на уровень жизни общин на их берегах [Lechner, Owen, Tritto, 2020]. Например, строительство новой огромной плотины на р. Меконг, в 155 км к северу от Вьентьяна, для ГЭС мощностью 684 МВт вызывает споры и протесты экологов и представителей неправительственных природоохранных организаций. По их мнению, плотина, строительство которой должно быть завершено в 2028 г., еще больше затруднит движение по и так забитой различными судами важнейшей водной артерии Юго-Восточной Азии, а также ухудшит условия проживания людей в нижнем течении реки [Reid, 2020].

Крайне опасная экологическая ситуация складывается в связи с планами Монголии (в рамках BRI и при финансовой поддержке Китая) построить ГЭС на р. Эгийн-Гол (приток р. Селенги) и вторую ГЭС на самой р. Селенге (которая впадает в оз. Байкал). Реализация проектов может уничтожить оз. Байкал в том виде, в котором оно существует сегодня. По мнению экспертов РАН, Байкалу грозит падение уровня воды, изменение температуры, изменение химического состава воды, сокращение популяции рыб и птиц (может быть потеряно около 300 видов, 70 из которых включены в Красную книгу). Российские экологи, осознавая мировую ценность оз. Байкала, называют это строительство экологическим терроризмом.

Подобные спорные ситуации регулируются межправительственными соглашениями. Однако если р. Селенга является трансграничной (67% ее протяженности приходится на территорию Монголии и 33% – на территорию РФ), то р. Эгийн-Гол трансграничной не является. Она протекает исключительно по территории Монголии. Это означает, что строительство любых объектов на ней не требует согласования с другими странами. Хотя в 2016 г. китайский проект стоимостью в 1 млрд долл. по строительству ГЭС на р. Эгийн-Гол в Монголии был приостановлен по просьбе России из-за отсутствия ОВОС в плане и явно высоких экологических рисков для экосистемы р. Селенга и оз. Байкал. Но все же России следует поднять вопрос о пересмотре межправительственных договоренностей с Монголией и включить в них ограничения, вступающие в силу в случае угрозы экологической безопасности страны [Ужов, 2018; China's new..., 2017].

Перспективы урегулирования экологических вопросов в рамках BRI

В последние годы Китай начал осознавать и признавать экологические проблемы как угрозу благополучию общества. В 2012 г. в Конституцию страны была внесена концепция «экологической цивилизации» (ecological civilisation concept). Китай также стремится вовлекать заинтересованные стороны в урегулирование экологических конфликтов и споров. Местные и государственные органы власти в Китае работают над коорди-

нацией экологической политики для решения межведомственных экологических проблем. Со стороны китайских политиков звучат призывы разработать механизмы экологической компенсации при реализации BRI [Environmental impacts..., 2019].

Хотя механизмы BRI предназначены в первую очередь для экономического развития, они могут стать для Китая и стран-партнеров платформой для содействия трансграничному сохранению ОС. Отчасти в ответ на внешнее давление четыре китайских министерства в 2017 г. выпустили Руководство по продвижению принципов зеленого BRI («Guidance on Promoting Green Belt and Road») для всех правительственных ведомств. В нем представлена политика содействия «зеленому развитию» и охране ОС при реализации BRI. В документе описываются способы продвижения «зеленой» энергетики, устойчивого сельского хозяйства, аквакультуры и лесного хозяйства (Guidance on Promoting Green Belt and Road) [Guidance on..., 2017]. Затем последовал еще один циркуляр Министерства экологии и окружающей среды (Ministry of Ecology and Environment) под названием «План сотрудничества в области экологии и охраны ОС в рамках инициативы “Пояс и дорога”» («Plan for Cooperation in Ecological and Environmental Protection for the Belt and Road Initiative») [Environmental impacts..., 2019].

Существуют также руководящие принципы для конкретных областей экономической деятельности и по конкретным странам, имеющие отношение к BRI, некоторые из которых были разработаны еще до ее выдвижения. Например, документы по лесному хозяйству содержат рекомендации, которые касаются проблем предотвращения эрозии почв, минимизации шума и загрязнения воздуха, сохранения биоразнообразия (например, сохранение мест обитания и защита видов, находящихся под угрозой исчезновения; укрепление устойчивого лесного хозяйства и т.д.). Они были разработаны в целях интеграции с экологическим законодательством стран, в которых создаются китайские предприятия [Environmental impacts..., 2019].

В самом Китае ужесточаются экологические нормы и правоприменение, хотя есть сомнения в том, что китайские компании за пределами Китая будут придерживаться этих улучшенных стандартов. Кроме того, в применении экологической политики Китая существуют определенные пробелы. Большинство руководящих принципов по охране ОС в области иностранных инвестиций и сотрудничества ориентированы на крупные государственные предприятия Китая. Однако в проектах BRI существенную роль играют частные малые и средние предприятия (МСП). Поскольку МСП в Китае не так строго регулируются, именно эти фирмы несут наибольшую ответственность за деградацию ОС [Environmental impacts..., 2019]. Тем не менее китайские компании все больше внедряют принципы КСО в свою деятельность за пределами Китая. Некоторые страны, такие как Индонезия и Малайзия, также ужесточили местные пра-

вила и теперь направляют китайские инвестиции в регионы и проекты, нужные в первую очередь им самим, и на четко определенных условиях.

Проблемой менее развитых стран Юго-Восточной Азии остается ненадлежащее управление и коррупция. В Мьянме, например, инфраструктурные проекты реализуются китайскими фирмами и местной деловой элитой часто без участия лидеров общин этнических меньшинств, что определяет захват ресурсов и перемещение людей без должной компенсации. Возможно, современные приоритеты в политике Китая, включающие «зеленые» технологии и сокращение коррупции в собственной стране, распространятся на реализуемые им проекты за рубежом. В этом случае BRI станет проводником ценностей устойчивого развития и внесет вклад в глобальное внедрение экологических стандартов и норм [Lechner, Owen, Tritto, 2020].

Однако некоторые ученые и специалисты обеспокоены тем, что эта политика не будет реализована на практике. Высказываются также серьезные опасения по поводу обеспечения соблюдения экологических норм Китаем в различных юрисдикциях. Многие нормы, относящиеся к зарубежным инвестициям, не являются для китайских компаний обязательными. Механизмы оценки поведения китайских компаний опираются на законы принимающих стран, однако правоприменение в них часто бывает неэффективным. Кроме того, местные правила и стандарты могут быть ниже, чем в Китае, или иметь другие цели. Зачастую ограниченный обмен информацией между Китаем и принимающими странами препятствует транснациональным усилиям по защите ОС. В этих условиях и при плохих экологических показателях принимающих стран BRI может стать экологической «гонкой на дно» (race to the bottom) [Environmental impacts..., 2019].

В 2018 г. ряд крупных китайских финансовых учреждений разработали принципы «зеленых» инвестиций BRI. Эти принципы поддерживали почти 20 коммерческих банков, бирж, отраслевых ассоциаций из Великобритании, Франции, Сингапура, Пакистана и других стран. Многие банки развития, консалтинговые и аудиторские компании также выразили свою поддержку данной инициативе. В результате было заключено соглашение, которое призвано помогать компаниям управлять экологическими и социальными рисками, способствовать экологизации инвестиций проекта. В частности, в сфере стратегий, эксплуатации и инноваций было предложено несколько инициатив по корпоративному управлению, разработке стратегических планов, управлению проектами, внешней коммуникации и использованию «зеленых» финансовых инструментов. Участники соглашения выразили намерение использовать различные финансовые инструменты и методы анализа экологических рисков (в том числе «зеленый» кредит, «зеленые» облигации и экологическое страхование), предотвращать влияние рисков экологических и климатических факторов на развитие финансовых учреждений, а также улучшать коэффициент окупаемости

инвестиций после корректировки экологических рисков. Участники соглашения собираются создать секретариат по управлению взаимодействием в рамках инициативы и архивом «зеленых» проектов BRI. Он также займется разработкой калькуляторов выбросов углерода для инвестиционных проектов и предоставит платформу для обмена информацией [Ради будущего..., 2019].

Заключение

Проект BRI не является уникальным по своим целям. Например, Япония поддерживает инфраструктурные проекты (строительство автомобильных и железных дорог) в Индонезии, Малайзии, Сингапуре, Таиланде, Вьетнаме и на Филиппинах. США (в противовес Китаю) разрабатывают для стран Тихоокеанского региона инфраструктурный проект Сеть голубых точек (Blue Dot Net)¹. В отличие от японского и американского проектов, по сути, крупных региональных, BRI является проектом глобальным, охватывающим территории с весьма различными и порой весьма специфическими природными условиями, которые следует учитывать при реализации.

Нельзя не признать, что КНР предпринимает определенные усилия, направленные на разработку экологической политики в рамках BRI. Однако решение экологических проблем, связанных с BRI, и управление его экологическими и социальными последствиями требует понимания особенностей воздействия проекта на ОС на разных этапах его реализации в различных климатических условиях, постоянного комплексного мониторинга и оценки его влияния на ОС, а также корректировки экологической политики как в региональном, так и в глобальном масштабах. В противном случае у многих участников проекта останутся сомнения в отношении экологической политики КНР, что в принципе может привести к серьезным конфликтам.

Если бы Китай строго следовал всем экологическим нормам, BRI мог бы служить примером решения проблем воздействия человеческой деятельности на ОС, способствуя распространению практики обязательного включения экологических стандартов в любую глобальную инфра-

¹ Представление проекта Blue Dot Net состоялось в ходе Индо-Тихоокеанского бизнес-форума, прошедшего в рамках 35-го саммита Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (Таиланд, 2–4 ноября 2019 г.). В официальном релизе проекта говорится, что сеть Blue Dot Net – многосторонняя инициатива, направленная на объединение усилий правительств, частного сектора и гражданского общества на продвижение высококачественных и надежных стандартов для развития глобальной инфраструктуры. Помимо США, к проекту Blue Dot Net присоединились Япония и Австралия. Зоной охвата проекта является весь Индо-Тихоокеанский регион. Особое внимание при этом уделяется странам, обладающим выгодным стратегическим положением, к которым проявляет интерес Китай (Филиппины, Камбоджа, Таиланд, Мьянма, Малайзия и т.д.) [Беляков, 2020].

структурную схему. Однако практика свидетельствует о том, что Китай, пользуясь слабостью партнеров, руководствуется в большинстве случаев лишь собственными экономическими интересами. Решением экологических вопросов он занимается под давлением экологических организаций, общественности и местных властей вовлеченных в проект стран. В то же время нельзя отрицать высокую экономическую ценность глобальной инфраструктуры, создаваемой по инициативе Китая, которая будет способствовать реальному экономическому и социальному развитию стран и регионов, объединяемых BRI.

Поскольку Россия является непосредственным участником этого грандиозного проекта, российским специалистам и политикам необходимо пристально следить за его развитием.

Список литературы

1. Белов А. Глобализация без протестов: научная литература об «Инициативе пояса и пути» // *Asia and Africa today*. – 2019. – 31.05. – P. 12–18. – URL: <https://ras.jes.su/asaf-today/s032150750005159-6-1-en> (дата обращения: 10.11.2020).
2. Беляков Д. Американская ловушка для «Пояса и пути» // *СОНАР2025*. – 2020. – 11.03. – URL: <https://www.sonar2050.org/publications/amerikanskaya-lovushka-dlya-poyasa-i-puti/> (дата обращения: 08.12.2020).
3. Душанбинский цемзавод меняет прописку // *Радио Озоди*. – 2019. – 01.03. – URL: <https://rus.ozodi.org/a/29798549.html> (дата обращения: 20.11.2020).
4. Мануков С. «Один пояс, один путь»: уточнение пути и расширение пояса // *EurAsia Today*. – 2019. – 03.05. – URL: <https://eadaily.com/ru/news/2019/05/03/odin-poyas-odin-put-utochnenie-puti-i-rasshirenie-poyasa> (дата обращения: 17.11.2020).
5. Мордюшенко О. Лесу велено закругляться // *КоммерсантЪ*. – Москва, 2020. – 01.10. – URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4511894> (дата обращения: 29.11.2020).
6. План Китая «Один пояс – один путь» – экологическая ловушка // *Национальная Ассоциация нефтегазового сектора*. – 2019. – 19.08. – URL: <https://nangs.org/news/ecology/plan-kitaya-odin-poyas-odin-puty-ekologicheskaya-lovushka> (дата обращения: 07.11.2020).
7. Ради будущего планеты // *Российская газета*. – 2019. – 24.04. – URL: <https://rg.ru/2019/04/24/strany-odnogo-poiasa-odnogo-puti-sovmestno-stimuliruiut-zelenye-investicii.html> (дата обращения: 30.11.2020).
8. Салимбаева Р.А. Анализ экологических рисков в ходе строительства нового шелкового пути // *Вестник КазЭУ*. – 2017. – URL: <https://articlekz.com/article/20144> (дата обращения: 11.11.2020).
9. Ужов Ф. Последние годы Байкала // *Версия*. – 2018. – 26.12. – URL: <https://versia.ru/kakuyu-ugrozu-nesyot-bajkalu-mongolskaya-gyes-yegijn-gol> (дата обращения: 27.11.2020).
10. Belt and road initiative: Overview / *The World Bank*. – 2018. – 29.03. – URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative> (дата обращения: 26.11.2020).

11. Chinese enterprises in Kenya. Social responsibility report // Kenya China Economic and Trade Association: Nairobi, Kenya. – 2017. – URL: <http://ke2.mofcom.gov.cn/17en.pdf> (дата обращения: 10.11.2020).
12. China's new Eurasian ambitions: the environmental risks of the Silk Road Economic Belt / Tracy E., Shvarts E., Simonov E., Babenko M. // Eurasian Geography and Economics. – 2017. – Vol. 58, № 1. – P. 56–88. – URL: https://www.researchgate.net/publication/314142570_China's_new_Eurasian_ambitions_the_environmental_risks_of_the_Silk_Road_Economic_Belt (дата обращения: 16.11.2020).
13. Environmental impacts of infrastructure development under the Belt and Road Initiative // MDPI. – 2019. – 19.06. – URL: <https://www.mdpi.com/2076-3298/6/6/72/htm> (дата обращения: 16.11.2020).
14. Guidance on Promoting Green Belt and Road // Belt and road portal. – 2017. – 05.08. – URL: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/12479.htm> (дата обращения: 17.11.2020).
15. Lechner M., Owen J., Tritto A. China's belt and road: an environmental disaster for Southeast Asia? // South China morning post magazine. – 2020. – 05.01. – URL: <https://www.scmp.com/week-asia/economics/article/3044579/chinas-belt-and-road-environmental-disaster-southeast-asia> (дата обращения: 16.11.2020).
16. Lee A. Belt and Road Initiative debt: how big is it and what's next? // South China morning post magazine. – 2020. – 19.07. – URL: <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3093218/belt-and-road-initiative-debt-how-big-it-and-whats-next> (дата обращения: 17.11.2020).
17. Reid C. The China-Laos railway: a way out of poverty or a white elephant in waiting? // South China morning post magazine. – 2020. – 26.09. – URL: <https://www.scmp.com/magazines/post-magazine/long-reads/article/3102795/china-laos-railway-way-out-poverty-or-white> (дата обращения: 16.11.2020).
18. Simonov E. China's green Belt and Road tested at the Russian border // China dialogue. – 2018. – 31.05. – URL: <https://chinadialogue.net/en/business/10650-china-s-green-belt-and-road-tested-at-the-russian-border/> (дата обращения: 01.12.2020).