

Международно-Правовые Аспекты Становления И Развития Проекта «Один Пояс, Один Путь»

Аъзамхужаев Умидхон Шавкат угли
Самостоятельный соискатель

Транспорт и транспортные коридоры имеют архиважное значение для обеспечения государственного суверенитета и независимости стран, в том числе, Республики Узбекистан.

Современная внутренняя и внешняя политика Нового Узбекистана направлена в том числе, на обеспечение транспортной интеграции страны в существующие и перспективные транспортные коридоры. Одним из таких перспективных транспортных коридоров является транспортная сеть в рамках проекта Экономический пояс Шелкового пути – стратегии Один пояс, один путь.

Китайская Народная Республика (КНР) в течении последних почти 20 лет как в рамках двусторонних, так и многосторонних связей активно продвигает различные проекты транспортно-коммуникационных коридоров, экономического сотрудничества, кооперации и интеграции. На сегодня, китайская инициатива Экономического пояса Шелкового пути¹ в рамках стратегии Один пояс, один путь – одна из самых обсуждаемых тем среди международных.

Идея создания проекта «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь) была выдвинута Председателем Китайской Народной Республики Си Цзиньпином во время выступления в «Назарбаев Университете» (Астана, Казахстан) в рамках государственного визита в Республику Казахстан с 6 по 8 сентября 2013 г.² Си Цзиньпин говорил о проекте как о новом формате углубления сотрудничества Китая, государств Центральной Азии и России³.

Китайский лидер в своей речи определил пять основных пунктов стратегии проекта «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь):

- 1) усиление политических связей государств региона;
- 2) упор на формирование единой транспортной сети;
- 3) торговля и товарообмен, снижение издержек для совместной торговли и инвестиций;
- 4) переход на расчеты в национальных валютах;
- 5) расширение прямых связей между народами стран региона (народная дипломатия).

Секретарь Политико-юридической комиссии ЦК КПК и член Политбюро КНР Мэн Цзяньчжу выступая 15 июня 2015 г. на Форуме экономического сотрудничества "Китай–Узбекистан", заявил: «Концепция «Один пояс, один путь» не только демонстрирует стремление Китая строить международные отношения нового типа, во имя общего выигрыша, но и отвечает тенденциям регионального и мирового развития. «Один пояс, один путь», безусловно, откроет новую страницу сотрудничества между Китаем и среднеазиатскими странами».

Мэн Цзяньчжу также отметил, что, будучи соседями, Китай и страны Средней Азии обладают географическими преимуществами: «Один пояс, один путь» позволит соединить Европейский и Азиатский рынки. Мэн Цзяньчжу выдвинул 4 предложения:

¹ «Великий Шелковый путь» (экономический пояс «Шелковый путь», в Китае называется «пояс и путь») – проект создания транспортного, энергетического, торгового коридора между КНР, Россией, странами Центральной, Южной Азии и Европы.

² Посол КНР в РУ: «экономический пояс Шелкового пути» предоставит блага народам Китая и Узбекистана // <http://china-uz-friendship.com/?p=2500>. – 2017. – 24 сент.

³ Экономический пояс Шелкового пути и Узбекистан // <http://blog.review.uz/new/ekonomicheskij-poyas-shelkovogo-puti-i-uzbekistan/>. – 2017. – 6 авг.

ISSN 2722-0672 (online), <https://pssh.umsida.ac.id>. Published by Universitas Muhammadiyah Sidoarjo

Во-первых, основываясь на взаимном доверии, открытости и паритете, стороны должны провести работу по состыковке государственных стратегий и расширению планов сотрудничества, сформировать механизм взаимодействия, приложить усилия для разработки графика реализации совместных проектов.

Во-вторых, Китай и среднеазиатские страны имеют большой потенциал сотрудничества в сфере железнодорожного строительства и транспортной интеграции.

В-третьих, стороны должны уделить особое внимание вопросам безопасности.

В-четвертых, стороны должны способствовать развитию культурных обменов, в том числе в области туризма⁴.

Основной целью проекта «экономический пояс Шелкового пути» является формирование инвестиционно-экономического пространства нового типа, включающего Китай и страны Азиатско-Тихоокеанского региона, Восточную и Западную Европу, Балканы и Прибалтику, европейскую часть России, Западную и Восточную Сибирь, Дальний Восток, а также создание коммерческой основы для реализации долгосрочных коммерческих проектов межгосударственного назначения в интересах заинтересованных государственных органов и стратегических партнеров из Китая и ЕС, в странах СНГ и Ближнего Востока, национальных деловых объединений и крупных производителей стран-участниц ШОС⁵.

«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 простирается 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 порты⁶.

Если суммировать цели, которые преследуются в рамках реализации стратегии «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь), то можно отметить:

Во-первых, стремление Китая через реализацию данной стратегии укрепить свое влияние в Центральноазиатском регионе и Евразии в целом (подключение России к данной стратегии – подтверждение этого).

Во-вторых, ясно заявляется, что политическая составляющая взаимодействия стран региона Большой Евразии не менее важна, чем экономическая.

В-третьих, существующие институты (ШОС, ЕАЭС) должны стать основой институционального оформления данной инициативы.

В-четвертых, хотя это не сильно афишируется – для Китая реализация стратегии «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь) это транспортная инфраструктура, обеспечивающая доступ к природно-сырьевым ресурсам России и стран Центральной Азии.

⁴ В Китае открылся форум экономического сотрудничества "Китай--Узбекистан" // <http://russian.cri.cn/841/2015/06/16/1s551397.htm>. – 2017. – 16 июня.

⁵ «Великий Шелковый путь» (экономический пояс «Шелковый путь», в Китае называется «пояс и путь») // http://www.chemico-group.com/ru/index.php?option=com_content&view=article&id=634%3A1-r---l-r---l-r-----&catid=98%3A2011-05-24-14-47-55&Itemid=136. – 2016. – 28 апр.

⁶ Инициатива «Один пояс – один путь» и водные ресурсы // Информационный сборник. – Т.: НИЦ МКВК, 2017. – № 49, окт. – С. 8.

Отметим, что «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь) – это китайский проект, направленный на реализацию китайских интересов. При этом Китай готов инкорпорировать в данную стратегию другие страны, обеспечить учет их интересов. Но по большому счету – все это будет работать на долгосрочные интересы Китая. Как отмечает заведующий сектором экономики и политики Китая, сотрудник Центра азиатско-тихоокеанских исследований ИМЭМО РАН С. Луконин, «экономический пояс Шелкового пути – это утвержденная государственная стратегия Китая»⁷.

А эти интересы заключаются в том, чтобы:

- 1) обеспечить сохранение нынешних темпов экономического развития через вовлечение ресурсов стран региона и формирование эффективной трансевразийской транспортной сети, связывающей Китай и Западную Европу, которую не смогут контролировать США.
- 2) создать транспортно-инфраструктурные условия для ускоренного развития Западного, Северо-Западного Китая.

Предполагается, что проект послужит интересам как участников ШОС, так и других государств Евразии. В интересах России как стратегического партнера Китая – взаимодействие в рамках проекта и его осуществление⁸.

В частности, проект выгоден России (областям к востоку от Оренбурга), а также Казахстану, странам Центральной Азии возможностью «подключения к азиатской модели – через инфраструктурные связи», необходимые этим территориям⁹.

План по реализации инициативы («Концепция и действий по совместному строительству» // Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road¹⁰) был обнародован Китаем в конце марта 2015 г. на ежегодном экономическом форуме в Боа¹¹. Согласно документу, китайский проект направлен на обеспечение глобального режима свободной торговли и открытой мировой экономики в духе открытого регионального сотрудничества. «Концепция» определяет, что Шелковый путь будет соединять Китай, Центральную Азию, Россию и Европу (Балтийскую); связывать Китай с Персидским заливом и Средиземным морем через Среднюю и Западную Азию; соединять Китай с Юго-Восточной Азией, Южной Азией и Индийским океаном. Инициатива предполагает совместное строительство нового «Евразийского сухопутного моста» (Eurasian Land Bridge) и развития экономических коридоров Китай–Монголия–Россия, Китай–Центральная Азия–Западная Азия и Китай–Индокитай, принимая во внимание международные транспортные маршруты, опираясь на основные города, через которые проходит путь, и используя ключевые экономические индустриальные парки в качестве платформы сотрудничества.

В части V. «Концепции», касающейся механизмов сотрудничества, подчеркивается, что Китай будет в полной мере использовать существующие двусторонние и многосторонние механизмы сотрудничества, укреплять двустороннее сотрудничество, а также содействовать всестороннему развитию двусторонних отношений через многоуровневую и многоканальную коммуникацию и консультации.

Говоря о Новом Шелковом пути, следует понимать, что Китай реализует две комплексные стратегии: «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века».

⁷ Экономист: Экономический пояс Шелкового пути нужно синхронизировать с российским проектом РЖД // http://www.pravda.ru/news/economics/08-05-2015/1259389-Sergey_Lukonin-0/. – 2016. – 12 мая.

⁸ Шилина М.Г. Шанхайская организация сотрудничества как формат политического и экономического взаимодействия государств: реалии и перспективы // Бизнес. Общество. Власть. – М., 2014. – № 21. – С. 41–61.

⁹ Бордачев Т., Лихачева А., Чжан Синь. Чего хочет Азия? // Россия в глобальной политике. – М., 2015. – № 1. – С. 28–32.

¹⁰ См. полный текст: http://news.xinhuanet.com/english/china/2015-03/28/c_134105858.htm. – 2016. – 28 Apr.

¹¹ China to reveal detailed «Belt and Road» roadmap // http://news.xinhuanet.com/english/2015-03/16/c_134070613.htm. – 2016. – 11 May.

«Экономический пояс Шелкового пути» направлен на Евразию. Цель – формирование трансевразийских транспортных коридоров, способных обеспечить соединение рынков Китая и Европы через страны Центральной Азии, Россию, Кавказ и Турцию. Сухопутный начинается в Сиане (провинция Шэньси), проходя через весь Китай, следует дог. Урумчи, пересекает страны Центральной Азии, а также Иран, Ирак, Сирию, Турцию. Далее через Босфорский пролив следует в Восточную Европу, в Россию. Новый Шелковый путь, маршрут которого пройдет по территории нескольких европейских стран, проследует от Роттердама до Италии¹².

«Морской Шелковый путь XXI века» предполагает создание транспортно-инфраструктурных условий для развития сотрудничества со странами Западной, Южной и Юго-Восточной Азии, а также Восточной Африки. Морская часть проекта "Шелкового пути" (идея о его возрождении озвучена в октябре 2013 г. Си Цзиньпином в Индонезии) берет начало в Фучжоу, (провинция Фуцзянь) идет через Гуанчжоу (провинция Гуандун) и остров Хайнань. Затем морская часть направляется к Малаккскому проливу (Малайзия-Индонезия), через Индийский океан (Индия) пересекает Африканский рог (Кения) и направляется в Красное и Средиземное моря¹³.

Составной частью реализации стратегии «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь) являются строящаяся автомобильная дорога «Западная Европа – Западный Китай» и недавно запущенный Прикаспийский транспортный коридор (Казахстан-Туркменистан-Иран).

В частности, с полным основанием можно считать, что строительство первой Транскитайской автомагистрали Ляньюньгань (порт на Желтом море) до пропускного пункта Хоргос (на границе с Казахстаном) в 2004 г., строительство скоростных автомобильных дорог из Синьцзян-Уйгурского округа до границ с Таджикистаном, Казахстаном и Кыргызстаном, целый ряд соглашений о строительстве автомобильных и железных дорог в Таджикистане и Кыргызстане – все это часть долгосрочной стратегии, реализуемой КНР в регионе. О серьезности подходов китайских властей свидетельствует и то, что реализация проектов в рамках «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь) стало частью разрабатываемого плана «13-й пятилетки» (2016-2020 гг.).

Среди наиболее обсуждаемых проектов в рамках «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь) на сегодня это строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей, которые объединят 28 стран «Экономического пояса Шелкового пути» (Один пояс, один путь). В частности, строительство высокоскоростной магистрали Москва–Казань (с перспективой строительства высокоскоростной дороги Пекин–Минск). Среди возможных проектов: проекты высокоскоростных магистралей в Таиланде, Малайзии и Турции.

В стратегию «Экономического пояса Шелкового пути» (Один пояс, один путь) будет включен и «План взаимодействия в нефтегазовой сфере с Россией и странами Центральной Азии».

Как отмечают китайские источники, в долгосрочной перспективе планируется создание семи «поясов»: транспортного, энергетического, торгового, информационного, научно-технического, аграрного и туристического. Результатом должно стать возникновение огромной зоны свободной торговли, включающей Китай, Центральную Азию, Кавказ, Иран, Турцию, страны Центральной и Восточной Европы.

Согласно расчетам, к 2022 г. объемы перевозок между Китаем и Европой превысят 170 млн. тонн. Сейчас свыше 90 % этих грузов идут морским путем, в основном через Суэцкий канал. Но время транспортировки через Суэц из Китая в Европу на сегодня составляет около 40 суток. И перспектив резкого снижения сроков морской транспортировки не наблюдается. Да и пропускная способность Суэцкого канала, даже в случае его модернизации – ограничена.

¹² «Экономический Пояс Нового Шелкового пути»: возможности для Центральной Азии // <http://eurazvitiye.org/publication/20151219>. – 2016. – 10 мая.

¹³ Великий Шелковый путь» (экономический пояс «Шелковый путь», в Китае называется «пояс и путь») // http://www.chemico-group.com/ru/index.php?option=com_content&view=article&id=634%3A1-r---l-r---l-r-----&catid=98%3A2011-05-24-14-47-55&Itemid=136. – 2016. – 28 апр.

В то же время, сухопутные железнодорожные перевозки, в случае решения вопросов строительства новых, реконструкции существующих железнодорожных коридоров (на что и ориентирована стратегия «Экономического пояса Шелкового пути» (Один пояс, один путь) позволит уже в ближайшее время обеспечить время транспортировки грузов из Китая в Европу сухопутными маршрутами до 15 суток.

А это создает реальные возможности уже к 2030 г. перенаправить около 40 % грузопотока между Китаем и Европой на трансевразийские сухопутные железные дороги и автомагистрали.

По приблизительным оценкам, реализация планируемых проектов в рамках стратегии «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь) займет около 30 лет. И потребует по самым приблизительным оценкам, около 200 млрд. долл. (по ценам 2014 г.) и Китай очень серьезно относиться к вопросам финансирования проектов ЭППП.

Важнейшим показателем серьезности намерений Китая в этом направлении является создание (инициированных КНР) Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонда Шелкового пути.

АБИИ, Уставной капитал банка определен в 100 млрд. долларов, а первоначальный акционерный капитал – 50 млрд. долларов. К настоящему времени в капитале банка предполагают принять участие около 30 стран.

Фонд Шелкового пути, формируется из китайских средств (на основе валютных резервов, Китайской инвестиционной компании, Китайского импортно-экспортного банка, Государственного банка развития Китая). Средства данного фонда целевым образом будут использованы для финансирования проектов в рамках стратегии Экономического пояса Шелкового пути. Китай планирует вложить в этот фонд 40 млрд. долл. США. Кроме того, Китай готов оказать помощь в подготовке 20 тыс. Специалистов в течение пяти лет для работы по реализации стратегии.

Таким образом, отметим, что проект «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь) из всех существующих концепций и проектов по восстановлению Шелкового пути является наиболее зрелым, продуманным и концептуально обоснованным. В частности, в своем выступлении на церемонии открытия 11-й Китайской ярмарки по инвестициям за рубежом генеральный секретарь ШОС В. Норов в частности отмечал, что «особенно значимым в укреплении взаимовыгодного многостороннего торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества, также транспортной взаимосвязанности между странами ШОС становится выдвинутая в 2013 г. Председателем КНР Си Цзиньпином инициатива «Один пояс, один путь. Сопряжение инициативы «Пояса и Пути» с национальными стратегиями экономического развития государств-членов ШОС соответствует целям, задачам и принципам нашей Организации, а также «Шанхайскому духу». Эта глобальная инициатива способна изменить мир к лучшему, создать новые возможности для интенсификации торгово-экономического и инвестиционного сотрудничества государств трех континентов, в том числе и стран ШОС»¹⁴.

Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Исламская Республика Пакистан, Российская Федерация, Республика Таджикистан и Республика Узбекистан, по итогам заседания Совета глав государств-членов ШОС (г. Бишкек, 13-14 июня 2019 г.) подтверждая поддержку инициативы Китая «Один пояс, один путь», высоко оценили итоги Второго международного форума сотрудничества ОПОП (Пекин, 25-27 апреля 2019 г.). Они отметили текущую работу по совместному осуществлению этого проекта, в том числе усилия по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и ОПОП¹⁵.

Конечно, можем согласиться с тем, что данный проект является весьма выгодным и другим участникам, в первую очередь и для Узбекистана¹⁶, который в рамках проекта «Экономический

¹⁴ Генеральный секретарь ШОС принял участие на XI Ярмарке зарубежных инвестиций в Китае // <http://rus.sectso.org/news/20191130/604299.html>. – 2019. – 30 нояб.

¹⁵ Информационное сообщение по итогам заседания Совета глав государств-членов Шанхайской организации сотрудничества (г. Бишкек, 13-14 июня 2019 г.) // <http://rus.sectso.org/news/20190614/550898.html>. – 2019. – 14 июня.

¹⁶ Как отмечается в экспертной среде: «В случае реализации проектов, связанных с возрождением Великого Шелкового пути, центральноазиатские республики могут в полной мере использовать свое географическое положение и превратиться в важную транзитную артерию ISSN 2722-0672 (online), <https://pssh.umsida.ac.id>. Published by Universitas Muhammadiyah Sidoarjo

Procedia of Social Sciences and Humanities

Proceeding of the International Conference on Intellectuals' Global Responsibility 2020 (ICIGR):
Science for Handling the Effects of Covid-19, Facing the New Normal, and Improving Public Welfare

пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь) действительно сможет превратиться в один из главных транспортных хабов Шелкового пути.

Суммируя все вышесказанное можно отметить, что сотрудничество Китая с Центральной Азией имеет принципиальное значение для развития «Экономического пояса Шелкового пути» ибо Центральная Азия занимает стратегически важное место в развитии «Экономического пояса Шелкового пути» в связи с занимаемым особым географическим положением и расположением.

Отметим и то, что пять стран Центральной Азии положительно отзываются и активно реагируют на проект «Экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь), который имеет особое значение для них в силу географической близости региона к Китаю и наличию тесных экономических связей с КНР.

Таким образом, глобальные инициативы Китая в рамках концепции Один пояс, один путь находят отклик у республик Центральной Азии. Взаимная заинтересованность диктует высокую динамику сотрудничества республик Центральной Азии и КНР. В связи с этим, считаем, что участие Узбекистана в совместном строительстве «экономического пояса Шелкового пути» (Один пояс, один путь) будет способствовать всестороннему углублению и продвижению сотрудничества между всеми участниками данного проекта.

Таким образом, отметим, что «экономический пояс Шелкового пути» (Один пояс, один путь) является гарантией создания надежных транспортных коридоров и логистических центров на территориях государств, расположенных вдоль «Одного пояса, одного пути» и станет эффективным рычагом дальнейшего роста благосостояния народов, развития торгово-экономических отношений между государствами региона, а также странами ЕС, Южной и Юго-Восточной Азии.

В этой связи считаем, что еще требуется целый комплекс работ всех заинтересованных стран, в особенности, в проработке правовых, а именно, договорно-правовых основ участия стран в данном проекте. Необходимо последовательно, поэтапно, шаг за шагом выходить на масштабное сотрудничество. Только в этом случае возможна полная реализация проекта. Укрепление правовых, договорных основ проекта будет существенным шагом и гарантией по полной реализации такого огромного проекта.

между двумя экономическими гигантами – ЕС и КНР. При этом помимо преодоления географической изоляции, поскольку актуальной остается проблема закрытости региона и зависимости от стран, обеспечивающих им доступ к мировым рынкам, государства Центральной Азии получают возможность диверсифицировать источники государственных доходов, создать новые отрасли экономики и снизить зависимость от экспорта сырья» // «Экономический Пояс Нового Шелкового пути»: возможности для Центральной Азии // <http://eurazvitiye.org/publication/20151219>. – 2016. – 10 мая.

ISSN 2722-0672 (online), <https://pssh.umsida.ac.id>. Published by Universitas Muhammadiyah Sidoarjo

Copyright (c) 2021 Author (s). This is an open-access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution License (CC BY).

To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.