

ЗАПАД + ВОСТОК WEST + EAST

Куратор проекта
Алла Рамилова
(Alla Ramilova),
Швейцария



ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ СТРАТЕГИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА SILK ROAD OF STRATEGIC COOPERATION

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

Уверенные перспективы

Новые горизонты безопасности и сотрудничества



В конце февраля в Вене прошла ежегодная зимняя сессия Парламентской Ассамблеи ОБСЕ (ПА ОБСЕ). В рамках сессии были обсуждены важнейшие для безопасности Европейского континента и мира в целом вопросы – такие как борьба с террористическими угрозами, противостояние коррупции, регулирование миграционных процессов, инструменты разрешения затянувшихся конфликтов и многие другие. Не остались незамеченными также уже традиционным заседанием Группы поддержки Шелкового пути при ПА ОБСЕ. В этот раз мероприятие было посвящено австрийскому опыту создания комплексной инфраструктуры и протяженных железнодорожных магистралей. Были также рассмотрены вопросы дальнейшей стратегии Группы поддержки Шелкового пути и запланированные на апрель и сентябрь этого года конференции, в Беларуси и в Швейцарии соответственно.



С просьбой прокомментировать как прошедшее заседание, так и планы на предстоящие конференции редакция обратилась к эксперту, советнику председателя комитета по международным делам Совета Кантонов Швейцарского парламента, директору швейцарской Ассоциации Alpine Arena for Friendship к.э.н. Алле Рамиловой.

– Масштабная геополитическая инициатива Китая «Один пояс – один путь» (Belt and Road Initiative) вызывает не только огромный интерес во всем мире, но и противоречивые оценки различных экспертов. Чем, на ваш взгляд, было вызвано стремление создать при ПА ОБСЕ неформальную Группу поддержки Шелкового пути?

– Учредителями Группы поддержки Шелкового пути (ГШП) явились 24 делегации стран – участниц ПА ОБСЕ, среди которых в том числе и швейцарская делегация.

ПА ОБСЕ по своему охвату и задачам как нельзя лучше подходит для роли дискуссионной площадки по выработке соответствующих нормативных и мониторинговых механизмов реализации базовых принципов безопасности и кооперации в регионах Европы и Евразии. Так, практически все страны – члены этой

организации так или иначе «заграниваются» инициативой «Один пояс – один путь» (Belt and Road Initiative). Как страны Западной Европы, являющиеся конечными получателями и производителями товаров, направляемых на Восток, так и страны, располагающиеся вдоль основных транспортных коридоров Нового Шелкового пути: государства Центральной Азии, Кавказа, Юго-Западной Азии и Восточной Европы.

Так или иначе китайская инициатива охватывает порядка 60 стран, многие из которых присоединились к предложенному Китаем Азиатскому банку инфраструктурных инвестиций, который на сегодняшний день насчитывает 57 стран-участниц. Подобный грандиозный геополитический охват не только предполагает наличие соответствующих инвестиционных ресурсов и ограничивается лишь инфраструктурными проектами, а требует гармонизации экономических процессов в разных по уровню развития странах, создания механизмов противодействия коррупции и контроля за соблюдением законов.

В данном случае ОБСЕ как организация, обладающая опытом мониторинговых

процессов, широким многопартийным представительством в Парламентской ассамблее ОБСЕ, возможностью влиять на международное общественное мнение, а через парламентские механизмы также на решение исполнительных властей, как нельзя лучше подходит для этой роли.

– Однако Китай, автор инициативы «Один пояс – один путь», не является членом ОБСЕ. Значит ли это, что работа Группы не будет включать в себя «китайское» направление?

– Китай не просто явился автором идеи Нового Шелкового пути, в этом направлении КНР была проделана глубокая системная работа. Так, в марте 2015 года Госсоветом КНР были одобрены основные принципы, ключевые направления кооперации и механизмы реализации проектов. Кроме того, все инфраструктурные проекты были четко структурированы географически. Наземная часть коридора «Экономический пояс шелкового пути» («Silk Road Economic Belt») во многом воспроизводит исторический шелковый путь и проходит по территориям стран Центральной и Юго-Западной Азии, Ближнего Востока и Европы.

Помимо наземного коридора Инициатива включает в себя и водные пути. Морской Шелковый путь (Maritime Silk Road) проходит через Южно-



Китайское море, Тихий океан, далее выходит в Индийский океан затем вдоль северновосточных берегов Африканского континента – к Средиземному морю.

Тот факт, что Китай не является членом ОБСЕ, на мой взгляд, не может помешать Группе поддержки Шелкового пути привлекать к сотрудничеству китайских представителей власти и экспертов.

На мой взгляд, Парламентская Ассамблея ОБСЕ обладает достаточной гибкостью для принятия подобного рода решений.

– Инициатором создания Группы являлась азербайджанская делегация ПА ОБСЕ, управляющие органы Группы находятся в Баку. Чем была вызвана подобная инициатива азербайджанской делегации?

– Инициатива азербайджанской делегации по созданию Группы поддержки Шелкового пути и ее лидерство в работе Группы являются, на мой взгляд, вполне закономерными. Азербайджан с самого начала стал играть активную роль в реализации и продвижении инициативы Нового Шелкового пути. Благодаря своему географическому положению и целевым инвестициям в инфраструктуру Азербайджан становится важным транспортным узлом Евразии, связывающим не только Запад и Восток, но Север и Юг континента. Так, сданная в эксплуатацию железнодорожная магистраль Баку–Тбилиси–Карс воссоздает часть исторического Шелкового пути, связывая страны Центральной Азии – Казахстан, Туркменистан, Узбекистан, Кыргызстан, Таджикистан, а также Афганистан – со странами Европы. Транспортный коридор Север–Юг соединит Индию, Пакистан, Иран, Азербайджан, Россию и страны Северной Европы.

Кроме того, определенное лидерство азербайджанской стороны в продвижении инициативы Нового Шелкового пути обеспечивается еще и тем фактом, что Азербайджан имеет собственные инвестиционные ресурсы, что гарантирует скорость и автономность в реализации проектов.

– Очередную конференцию ГШП планируется провести



в Швейцарии в городке Андерматт в сентябре нынешнего года. Почему Швейцария? И почему именно Андерматт, а не Цюрих или Женева, например?

– Важно отметить, что Швейцарское правительство еще в 2013 году приняло решение о присоединении к инициативе. А в 2017 на Саммите «Один пояс – один путь» в Пекине президент Швейцарской конфедерации Дорис Лейтхард выделила важные для Швейцарии критерии успеха данной инициативы, среди которых – уважение к существующим международным стандартам, прозрачность интернациональных транзакций и главенство законов.

Для парламентариев Швейцарии, страны с сильными демократическими институтами и влиятельным парламентом, безусловно важной составляющей является возможность внести вклад в формирование соответствующих демократических и этических регуляторов такой гигантской геополитической инициативы как Новый Шелковый путь.

Например, одним из заместителей руководителя Группы поддержки Шелкового Пути является Сенатор Филиппо Ломбарди, председатель Комитета по международным делам верхней палаты Парламента Швейцарии. Это, на мой взгляд, также демонстрирует, какое значение придает участие Швейцарии в реализации данной инициативы.

Кроме того, как показали первые годы после провозглашения Китаем инициативы «Один пояс – один путь», подобный грандиозный ге-

политический замысел с множеством инфраструктурных проектов в разных странах невозможно осуществить без налаженной равноправной многосторонней коммуникации как между странами участниками, так и между представителями государства и бизнеса.

Швейцария в этом смысле является пионером и общепризнанным лидером в создании международных дискуссионных площадок и экспертных платформ для

Шелкового пути, основными инструментами реализации – проведение как общерегиональных, так и внутрирегиональных исследований по выявлению и обмену успешными проектами и примерами государственно-частного партнерства.

В настоящее время специалисты и эксперты ВЭФа активно сотрудничают со швейцарскими парламентариями в организации конференции Группы поддержки Шелково-

Европы, между разными народами и разными культурами. Это как нельзя кстати соответствует духу и миссии Нового Шелкового пути, развитию бизнес- и культурных коммуникаций между различными странами и народами Евразии.

Кроме того, именно здесь, в регионе Сен-Готтарда три года назад был построен самый протяженный в мире горный тоннель (57 км), в здании которого были исполь-



развития государственно-частного партнерства. Свидетельством признания этого с китайской стороны является подписанный в мае 2017 года в Китае Меморандум о взаимопонимании между Всемирным экономическим форумом («World Economic Forum») и Национальной Комиссией по развитию и реформам КНР («National Development and Reform Commission of China»). Предметом Меморандума явилось сотрудничество по линии инициативы Нового

пути в швейцарском городе Андерматте.

– Вы являетесь руководителем ассоциации Alpine Arena for Friendship, которой поручена организация конференции. Так все-таки – почему Андерматт, а не Цюрих или Женева?

– Выбор места – не случайный. Местечко Андерматт является частью Сен-Готтардской горной гряды, которая соединяет Италию с остальной Европой и исторически считается символом сообщения между Севером и Югом

зованы современнейшие инфраструктурные и инновационные технологии.

По нашему мнению, это прекрасная возможность для участников конференции, парламентариев стран-участниц Нового Шелкового пути познакомиться с этим уникальным инфраструктурным проектом и традиционно швейцарским внимательным подходом к вопросам экологии, устойчивого развития и бережного отношения к окружающей среде.

HANNOVER MESSE
HOME OF INDUSTRIAL PIONEERS

1 – 5 апреля 2019
Ганновер • Германия
hannovermesse.com #HM19

Подробная информация об участии
и посещении выставки
+7 495 150 49 00