

ПЕТЕРБУРГСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ФОРУМ

18—20 июня 2015

**ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ И БОЛЬШАЯ ЕВРАЗИЯ: ПОЛИТИКА, ЭКОНОМИКА,
ИНФРАСТРУКТУРА**

Теледебаты «Россия 24» и МДК «Валдай»

18 июня 2015 г., 17:00–18:15, Павильон 4, Конференц-зал 4.3

Санкт-Петербург, Россия

2015

Модератор:

Эвелина Закамская, Телеведущая, телеканал «Россия 24»

Выступающие:

Андрей Быстрицкий, Председатель совета Фонда развития и поддержки Международного дискуссионного клуба «Валдай»

Татьяна Валовая, Член Коллегии (Министр) по основным направлениям интеграции и макроэкономике, Евразийская экономическая комиссия

Станислав Воскресенский, Заместитель Министра экономического развития Российской Федерации

Джонатан Вотцель, Старший партнер, McKinsey & Company

Юнцюань Ли, Директор института России, Восточной Европы и Центральной Азии Китайской Академии Общественных Наук

Франко Фраттини, Министр иностранных дел Италии (2008—2011 гг.)

Э. Закамская:

Дамы и господа, добрый вечер. Мы рады приветствовать участников и гостей панельной сессии «Шелковый путь и Большая Евразия. Политика, экономика, инфраструктура» в рамках Петербургского международного экономического форума. Дискуссия организована при содействии телеканала «Россия 24» и клуба «Валдай».

Я хочу представить наших участников. Андрей Быстрицкий, председатель совета Фонда развития и поддержки Международного дискуссионного клуба «Валдай». Андрей Георгиевич, приветствуем вас.

Татьяна Валовая, член Коллегии, Министр по основным направлениям интеграции макроэкономики Евразийской экономической комиссии. Татьяна Дмитриевна, добрый вечер.

Джонатан Вотцель, старший партнер McKinsey & Company. Господин Вотцель, здравствуйте.

Юнцюань Ли, директор Института России, Восточной Европы и Центральной Азии Китайской академии общественных наук. Господин Ли, приветствуем Вас.

Рахим Ошакбаев, Заместитель председателя правления Национальной палаты предпринимателей Республики Казахстан. Рахим Сакенович, здравствуйте.

Франко Фраттини, Министр иностранных дел Италии в 2008—2011 годах. Господин Фраттини, рада приветствовать Вас.

Константин Кузовков, вице-президент по инвестициям и развитию транспортной группы «Феска».

Недавно, два года назад, была представлена новая стратегия экономического развития Китая, которая имеет потенциал для объединения всей Евразии — это, о чем говорили, наверное, последние 2000 лет, но чего никто не видел до сегодняшнего дня. Как мы знаем, стратегия во многом продиктована, внутренними проблемами и внутренними интересами Китая, поскольку ещё 5—8 лет назад все в мире было с лейблом «сделано в Китае». Сегодня уже многое производится для Китая, который нуждается во внешних рынках, в том, чтобы выходить на них с новыми инвестициями и идеями.

За тем, что мы сегодня будем обсуждать, стоят экономические интересы разных стран Евразии, которых насчитывается несколько десятков. Мы будем говорить о создании транспортного коридора, который получил название «Новый шелковый путь». В центре нашего внимания — идея нового самостоятельного экономического региона развития, каким может стать Евразия. Удастся ли китайской инициативе не просто создать транспортный коридор и решить задачи, связанные с поиском внешних рынков и новых возможностей для экономического взаимодействия со своими партнерами, стать центром геополитической стабильности? Как мне кажется, это нетривиальная задача. И я думаю, что многие участники с этим согласятся. Как вы видите по составу наших гостей, сегодня у нас представлены все заинтересованные стороны, не только с точки зрения географии, — здесь присутствуют представители и государства, и бизнеса.

Сначала мы посмотрим сюжет, который представит нам масштабы и проблемы, и задач, которые сегодня стоят перед Китаем и всеми участниками проекта «Один пояс». Внимание на экран.

Сюжет:

Китай возрождает Великий шелковый путь. Официальное название инициативы «Один пояс — один путь». Настолько масштабного инфраструктурного проекта мы, пожалуй, еще не видели. Сетью железных дорог и трубопроводов объединены четыре с половиной миллиарда человек в Азии и в Европе. По сути, «Шелковый путь» станет новой экономической зоной, в которой объем производства оценивается более чем в 20 триллионов долларов. Китай предполагает, что реализация проекта «Один пояс — один путь» займет 10 лет. Точные объемы инвестиций невозможно оценить, но они будут исчисляться в сотнях миллиардов долларов. В проект Поднебесной могут войти новые государства, которых не было в первоначальном плане. Пока власти Китая подписали два пакета договоров на уровне стран. Пакистан получит на развитие «Шелкового пути» 45 млрд долларов. С Бразилией подписано соглашение на 50 млрд. Кроме того, КНР будет поддерживать инфраструктурный проект века через свои банки. На первом

этапе они получают 62 млрд долларов. Разумеется, Россия, благодаря географическому положению и экономической роли, не останется в стороне. В ближайших планах КНР инвестировать в скоростную железную дорогу Москва — Казань свыше 7 млрд долларов. Вдоль уже существующей железнодорожной магистрали из России Китай собирается разбивать золотые прииски, во что вложит 16 миллиардов. Долгосрочный проект — российская ветка «Шелкового пути». Она будет начинаться в китайском порту Ляньюньган, пройдет через Урумчи, затем Бишкек, Душанбе, Тегеран и Стамбул. Из Турции в Москву, а затем в Роттердам — это что касается грузов. А пассажирская ветка пройдет из Пекина в Москву по всей территории России. Срок строительства — 8—10 лет. Инвестиции превысят 100 миллиардов долларов. В конечном итоге время поездки из столицы Поднебесной сократится с восьми дней до двух. Россия уже участвует в успешном интеграционном проекте — ЕАЭС. У Китая тесные отношения с двумя государствами Евразийского Союза — это Киргизия и Казахстан. За прошлый год объем китайско-казахской торговли вырос на десять с лишним процентов, почти до 30 миллиардов долларов. Эксперты высоко оценивают потенциал интеграции «Нового шелкового пути» и ЕАЭС. Однако стоит отметить, механизмов такой интеграции пока нет. «Новый шелковый путь» может выполнить уникальную миссию: объединить Европу и Азию вокруг одной идеи — торговли и кооперации во имя всеобщего блага. Ведь в Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, основанным Китаем, уже вступили многие Европейские страны, включая Германию, Францию, Италию и даже Британию, традиционную союзницу США. А Венгрия совсем недавно первой из европейских стран подписала договор о сотрудничестве с КНР именно в рамках проекта «Один пояс — один путь». Устремления Европы вполне можно понять. Ведь, по оценкам экспертов, из КНР товарооборот стран «Шелкового пути» через десять лет выйдет на уровень в два с половиной триллиона долларов ежегодно.

Э. Закамская:

Итак, идея объединения Евразии через инфраструктурные проекты логична и разумна. Я бы сказала, что средства, которые предлагает Китай, убедительны. Многие сейчас используют термин «дипломатия чековой книжки»: когда приходит Китай, и сообщает, что для реализации тех или иных проектов не просто найдутся деньги, но они есть уже сейчас, и предлагает подписывать соглашения, конечно, это действует. Это весомый аргумент. Что может стать на путь реализации этой идеи?

Я предлагаю проголосовать. Итак, верите ли вы в один путь Евразии в 21-м веке? Может ли Евразия стать самостоятельным регионом развития в ближайшие годы? У вас есть пульта для голосования и следующие варианты ответов. Мы предлагаем вам поддержать или опровергнуть, но выбрать нужно один пункт.

— Да, при наличии политической воли всех государств—участников.

— Да, при очевидных выгодах для бизнеса и привлекательных инвестиционных идеях.

— Нет, эта инициатива, скорее всего, столкнется с внутренними проблемами партнеров.

— Нет, поскольку в мире будут нарастать попытки сдерживать влияние Китая — это будет затруднять реализацию проекта.

Вы можете выбрать один из четырех пунктов. Сейчас мы посмотрим на результаты голосования, поскольку они могут дать нам повод для размышления и для дискуссии. Пожалуйста.

Давайте начнем, пока идет подсчет результатов. Может быть, каждый из участников ответит, как он проголосовал. Может ли Евразия стать самостоятельным центром развития в мире в ближайшее десятилетие? И верите ли вы в один путь Евразии? Пожалуйста, Андрей Георгиевич, начните.

А. Быстрицкий:

Я считаю, что может. И в этом был весь интерес работы, которую мы проделали, с точки зрения изучения перспектив развития региона. Мне кажется, надо обратить внимание на то, о чем было сказано 8-го мая в совместном заявлении Президента Путина и Председателя Си Цзиньпина о

возможном сопряжении двух проектов — экономического пояса «Шелкового пути» и проекта Евразийского экономического союза, в которые втянуты многие страны. Именно участие Евразийского экономического союза представляется нам перспективным, так как оно позволит добиться гармоничного сочетания как интересов инвестора, которым, в основном, является Китай, и тех стран, развитие которых является задачей самого Союза.

Вот почему, я выбрал первый вариант для ответа на этот вопрос: если будет проявлена воля, то состоится. Мы наблюдаем довольно редкое в истории сочетание различных юридических, экономических, политических и иных факторов, которые позволяют превратить район Центральной Евразии — как бы мы его ни описывали и какие бы споры о его границах ни велись — в реальный источник развития. И дело, конечно, во многом в Китае, но не только в нем, но и во всех остальных странах, которые вовлечены в этот проект. Их позиция, их желание являются ключевым элементом выработки и принятия решения.

Э. Закамская:

Я предлагаю определиться с мнениями и с приоритетами в рамках нашего круглого стола. Пожалуйста, Татьяна Дмитриевна, Вам слово. Что Вы думаете? Что бы Вы выбрали из четырех?

Т. Валовая:

Эвелина, наверное, я бы не сдала ЕГЭ, потому что я никогда не могу отвечать на такие простые вопросы. Я бы ответила так: «Не может, а уже стало». Но такой ответ здесь, к сожалению, не предусмотрен. Я считаю, что Евразия уже стала таким регионом. Именно поэтому мы говорим о появлении большого количества крупных ярких инициатив. Проект евразийской экономической интеграции, «Экономический пояс Шелкового пути» — это глобальные проекты, которые родились не в 2013 и не в 2015 году, потому Президент Казахстана Нурсултан Абишевич Назарбаев ещё в 1994 году предложил создать Евразийский Союз государств. В 2000 году мы организовали

Евразийское экономическое сообщество — это, по сути, первый этап нашей евразийской интеграции. Даже Шанхайская организация сотрудничества, которая появилась в конце 90-ых годов, это тоже предпосылка к этому проекту. Поэтому сейчас политическая воля есть, и существуют все экономические условия. Наша задача сделать так, чтобы эти проекты — а я абсолютно убеждена, что это в наших силах — взаимно дополняли друг друга, чтобы создание «Шелкового пути» содействовало созданию Евразийского экономического союза, что, в свою очередь, позволит реализовать задачи, которые ставит Китайская Народная Республика.

Э. Закамская:

Политическая воля есть. Отмечу, что, наверное, есть и политическая воля по противодействию этому проекту. Мы сегодня о ней поговорим, потому что для многих стран и интеграционных объединений он является вызовом. Мы знаем, что это страны, где они находятся и почему вынуждены защищать свои интересы. Но это отдельная тема для нашей дискуссии.

Пожалуйста, господин Вотцель, как бы Вы проголосовали? Какой пункт Вы выбрали и почему?

Дж. Вотцель:

I voted for two, because I believe it is the event of global significance with one caveat – you build the road for people to travel on it. The purpose is not simply to build the road; it is to create economic activity, development, wealth and prosperity for the people who are connected to that road. So this road will be a success, as long as people take advantage of it, are competitive, produce goods and services and make use of the road. In that case we will see a return back to the future. Because this road was the most important trade route in the history of humanity. For 1,500 years the Silk Road was the most important trade route. So this is not a new thing. This is about reclaiming the historic destiny and the greatness of what is perhaps the most important trade route in the world.

Э. Закамская:

Мы можем наблюдать новый итог, но с совершенно неожиданными для нас нюансами. Пожалуйста, господин Ли, Ваше мнение и Ваш выбор.

Юнцюань Ли:

Я проголосовал «за», конечно. Но, конечно, в процессе осуществления этого проекта проблемы все равно возникают. Главное дождаться сопряжения этих двух проектов.

Я очень рад, что доклад, подготовленный в «Валдае», означает то, что наша инициатива получила правильное понимание. Когда она была озвучена, за пределами Китая под ней понимались как геополитический процесс, так и геополитическое противоборство в постсоветском пространстве. Это неправильно, ведь речь идет о сугубо экономическом процессе, и документ об этом четко говорит. Я считаю, что эта инициатива имеет хорошую перспективу, потому что проблемы Китая и способ их преодоления как раз стыкуется с проблемами наших соседей. Препятствия и интересы у нас одинаковые. И в Центральной Азии, и в России возникают схожие процессы. Скажем, в Казахстане Президент Назарбаев выдвинул свою стратегию «Нұрлы жол» — «Светлый путь», логика которой почти такая же, как и у китайской инициативы. Взаимодополняемость экономики Китая и соседнего региона так ясна, что мы имеем право уверить перспективу этого проекта. Например, в 2013 году товарооборот между Китаем и Казахстаном сократился. Но товарооборот между Китаем и тогдашним Таможенным союзом не снизился, потому что российское направление выросло. Это значит, что, как бы ни развивался Евразийский экономический союз, структура экономики, товаров, рынков, не меняется. Это прочная основа осуществления этих двух проектов.

Э. Закамская:

Рахим Сакенович, что бы Вы сказали? Месяц назад мы беседовали с Нурсултаном Назарбаевым — он принимал нас в Астане. И я задала ему вопрос: «А не боитесь ли Вы нарастающего влияния Китая?» Не случайно наш китайский гость подчеркивает, что это экономический процесс и

экономическое взаимодействие. Но все ждут, что за экономикой неизбежно последует политика, а может быть, и военное влияние. Вариантов много. У нас есть исторический опыт, не с Китаем — с другими странами.

Нурсултан Назарбаев сказал, что это миф, который, возможно, нужно иметь в виду, но, тем не менее, развивать полноценное экономическое сотрудничество с китайскими партнерами, которое сейчас в наших общих интересах.

Р. Ошакбаев:

Безусловно, соглашусь — это миф. Есть старые фобии, которые потеряли актуальность, поскольку мир изменился. Учитывая экономический вес и гравитационную силу Китая в регионе, мы понимаем, что Казахстан, Россия, Евразийский экономический союз в целом не могут не взаимодействовать. Если говорить о голосовании, то, наверное, вслед за Татьяной Дмитриевной я выбрал бы странный вариант, а именно сразу два пункта — первый и второй. Только вместе эти условия будут необходимыми и достаточными.

Э. Закамская:

Я поняла, почему у нас пульта для голосования не сработали.

Р. Ошакбаев:

Да, совершенно верно.

Несмотря на то, что звучит странно: Евразийский экономический союз — это серьезное интеграционное объединение, а Шелковый путь — это инфраструктурный проект. С одной стороны, их сопряжение вызывает вопросы, а, с другой стороны, мы видим, что мы можем предложить китайскому инфраструктурному проекту: это и единая таможенная территория, и единое экономическое пространство.

Недавно, 20—22 мая в Астане прошел Экономический форум. Глава государства выдвинул идею, которая хорошо ложится как в концепцию дальнейшего развития интеграционных процессов, так и в концепцию Шелкового пути. Это Евразийский трансконтинентальный коридор. Казахстан

давно пытается реализовать свой транзитный потенциал. Вместе со Всемирным банком мы осуществляем проект, который называется «Западная Европа — Западный Китай». Автодорога, которая пройдет транзитом не только через Казахстан, но и через Россию и которая позволит производить перевозки автотранспортом. И сейчас Казахстан практически завершил строительство своей части. Дело — за Россией.

Одновременно с этим у нас обсуждаются идеи создания мультимодального трансконтинентального коридора, то есть железной дороги транзитом через Казахстан и Россию. Важно, чтобы она была современной, чтобы мы вошли в так называемый клуб двухъярусных контейнерных перевозок. Это значительно повысит экономическую целесообразность транспортировки. Сделанные нами предварительные расчеты показывают, что мы можем претендовать на порядка 7—8% морских перевозок, которые Китай осуществляет в Западную Европу. Этот проект быстро окупится и позволит сократить время доставки грузов. Скажем, по морскому пути из Ляньюньгана до Варшавы перевозка занимает от 45 до 60 дней, а через Казахстан и Россию это могло бы занять от трех до пяти дней, а это означает серьезную экономию.

Эвелина, я хотел сказать, что у этого проекта мы не видим никаких оппонентов, поскольку он выгоден всем. Это, действительно, win-win и для России, и для Казахстана, и для Евразийского экономического союза, и для Китая. Это полезно и Европе, поэтому мы не ожидаем какого-либо серьезного противодействия. Именно этот проект в известных условиях геополитического напряжения мог бы стать точкой поиска взаимовыгодных контактов и продуктивного сотрудничества.

Э. Закамская:

Пока в рамках нашего круглого стола счет ведут оптимисты. Если говорить о выборе в этом голосовании. Что можно сказать о выгоде для Европы, господин Фраттини?

Ф. Фраттини:

Well, in Italy if you talk about the Silk Road, everybody thinks about Matteo Ricci and Marco Polo. So how can I be against such a project? But I am in favour (and I voted number two) for four reasons. I will say four phrases. Number one: economic interdependence is a matter of fact, and it will be going ahead anyway. Second point: European common market, Eurasian common space and initiatives like One Belt – One Way are and should be complimentary. This is why I do not see any practical contradiction. The point number three: European integration – and I am very pro-European – should grow, but not in isolation. It is not in the interest of Europe to isolate the European frame from the rest of the world. So my point is that it is in our interest as Italian, as European that there is a better complementarity rather than a division not only with the Eastern dimension. The interest of Europe is to play a bridging role between the East and America. This is the historical role of Europe. We cannot miss that kind of role. The consequence of all I am saying is that the time has come to relaunch a new negotiating frame between the European Union, Eurasian common space that is, you know, blocked for sometimes, in parallel with the ongoing negotiations between Europe and America on the free trade space. We will be missing an opportunity as Europe. I'm saying so not as a gift to our friends, but in our interest. This is my conviction.

Э. Закамская:

Константин, пожалуйста.

Я думаю, что Вы, наверное, выберете второй пункт, потому что вас интересует, в первую очередь, выгода для бизнеса.

К. Кузовков:

Абсолютно. Я не буду оригинален. Эвелина, Вы совершенно правильно сказали — второй пункт. Потому что доклад, который подготовил клуб «Валдай» и который лежит перед нами, активный вклад вносила и моя компания «Феска», и наш акционер — группа «Сумма». Соответственно, это пример почти государственно-частного партнерства.

Почему я выбираю ответ номер два? У меня есть несколько мыслей. Во-первых, в вашем варианте содержались слова «бизнес» и «инвестиции». Совершенно ясно, что Шелковый путь содержит в себе большие возможности для бизнеса. Если мы посмотрим на регион Центральной Евразии, то это 100 миллионов человек: юг российской Сибири, Синьцзян-Уйгурский автономный округ, центральные районы Казахстана, Ферганская долина — это большой рынок. Здесь сосредоточены значительные природные ресурсы, имеется хороший человеческий потенциал, поскольку там расположена университетская база и в целом уровень образования людей достаточно высокий. Поэтому исключительно важно включать этот регион в мировой рынок.

Второй важный момент, который я хочу отметить: часто у людей есть представление, что данный проект — это дорога, которая идет из Китая в Европу, а по сторонам люди стоят и машут проходящему мимо поезду. Но это совсем не так. Изначально предполагается, что это, в первую очередь, экономический пояс, и эти два слова здесь используются не случайно. Потому что на протяжении всего пути как раз планируется строительство терминалов, производств, предприятий сферы услуг, которые позволят странам, компаниям и людям, живущим вдоль этого экономического пояса, включаться в мировое разделение труда и в мировой рынок. И этот дает бизнесу повод для оптимизма.

И третий момент, на котором я хотел бы остановиться. Много говорилось о сопряжении — мы двумя руками за и приветствуем инициативу, которая была озвучена в ходе визита председателя Си Цзиньпина в Россию. Поскольку китайцы любят аналогии, приведу самую простую — с полем. Его надо сначала вспахать, подготовить, а потом засеять, тогда на нем что-то вырастет. Роль России и Евразийского экономического союза — создать и вспахать поле для бизнеса, то есть создать необходимую правовую инфраструктуру, техническое регулирование, возможности для движения капитала. Государство это делает, а потом приходит бизнес и там сеет и выращивает урожай.

Наконец, последняя реплика, чтобы немного разбавить мой оптимизм. Мне кажется, что самым большим препятствием для реализации проекта являются не объективные факторы, а предвзятость, которая у людей до сих пор в головах. К сожалению, обсуждается много таких вопросов, как: «Является ли Китай старшим братом?» Как мы будем дружить с Китаем? Обратно в 60-е? А вдруг мы помиримся с Европой? И что тогда делать? Часто задаются неверные вопросы, которые остались в прошлом. Можем об этом подискутировать, а сейчас в интересах времени я закончу.

Э. Закамская:

Я буду озвучивать как раз такие предвзятые и неправильные вопросы, поскольку, по правилам жанра, раз вы все заряжены оптимизмом, мне придется мне придется выступать с позиции скепсиса.

Константин, может быть, Вы продолжите? Потому что первый вопрос касается бизнеса. Как сделать так, чтобы российский бизнес не просто махал рукой, когда будут ходить китайские, скорее всего, поезда из Китая в Европу и обратно? Берлин — Шанхай — Берлин. Что должно сделать государство? Какие условия оно должно создать для этого? Как вспахать это поле, чтобы там росли цветы живого российского бизнеса?

К. Кузовков:

Хороший вопрос, Эвелина.

Наверное, я не буду приводить список. Скажу только об одной вещи: для российского бизнеса, и инфраструктурного, и для транспорта, который я представляю, самое важное в этой ситуации — это правила игры на нескольких уровнях. Первый уровень: с точки зрения инфраструктуры, хорошо бы иметь прозрачные и согласованные и с Китаем, и со странами Союза вопросы технического регулирования. Сейчас они все-таки разные. Условно говоря, если вы строите порт в России, хотите получить китайское финансирование и готовите технический проект, то вы столкнетесь с тем, что в России гайкой называется не то, что в Китае. Поэтому вам нужно будет перевести не просто на китайский, а, что ещё более важно, на другой

технический язык. Как бы удостовериться, чтобы язык был один — это было бы очень полезно бизнесу. Это первая задача. Причем она могла бы решаться вне зависимости от торгового соглашения. Возможно, есть какие-то объективные, требующие времени вопросы в сфере торговли, но инвестиционные проекты могли бы двигаться быстрее.

Второй уровень — это, конечно, движение капитала. Понятно, что оно должно быть нацелено не только на торговлю, но и на инфраструктурные инвестиции, например. Если вы китайская компания, которая имеет долю 51% в российском инфраструктурном бизнесе, как вы вывозите обратно прибыль? Какие гарантии защиты своих прав у вас есть? Это важные вопросы, которые задают наши китайские партнеры. На них ещё не все ответы получены. Это самых два больших направления, в которых нужно сейчас думать.

Э. Закамская:

Я предлагаю посмотреть результаты голосования. Все-таки их к этому времени подсчитали. Итак, верите ли вы в один путь Евразии в 21-м веке?

— Да, при наличии политической воли всех государств—участников.

— Да, при очевидных выгодах для бизнеса.

— Нет, эта инициатива столкнется с внутренними проблемами партнеров.

— Нет, поскольку в мире будут нарастать попытки сдерживать влияние Китая.

Пожалуйста, покажите нам результаты голосования.

Так, это вопросы. А результаты все-таки не готовы. Господа, пока есть время, проголосуйте ещё раз, пожалуйста. Дадим системе ещё один шанс.

Юнцюань Ли:

Это часы тикают?

Э. Закамская:

Да. Осталось: три, две, одна секунда.

Что я могу сказать? Кажется, для начала неплохо, поскольку 36% считают, что для реализации этого проекта необходима политическая воля всех

государств—партнеров. И 49% считают, что здесь нужны очевидные выгоды для бизнеса.

Вы хотели что-то добавить? Прошу Вас.

Р. Ошакбаев:

Да. У вас очень интересная постановка вопроса. Действительно, как сделать так, чтобы мы не стояли и не махали ручками поездам, которые проходят из Китая в Европу? В этом аспекте я соглашусь с Константином.

Э. Закамская:

Почему у Вас есть уверенность, что казахи не будут махать ручкой?

Р. Ошакбаев:

Во-первых, очень хотелось бы, чтобы эти проходящие вагоны, и локомотив, и рельсы были произведены в странах ЕврАзЭС, ЕАЭС. Как вы знаете, Казахстан производит локомотивы совместно с General Electric. У нас динамично развивается железнодорожное машиностроение. Безусловно, инвестиции во все составляющие железной дороги и прочее дадут серьезный мультипликативный эффект для развития как этих, так и смежных отраслей.

Во-вторых, у нас есть принципиальная договоренность с Китаем о том, что Китай будет инвестировать в промышленность Казахстана. Наша первая делегация съездила в Китай, где мы презентовали свыше 30 различных инвестиционных промышленных проектов для софинансирования китайской стороной, которая в целом готова некоторые ключевые промышленные мощности перенести в Казахстан. Поэтому для нас очень важно создать благоприятный инвестиционный климат — над этим мы работаем в рамках Евразийского экономического союза. Качество нашего регулирования должно соответствовать лучшим мировым стандартам. И в области технического регулирования для нас, конечно, ориентиром являются лучшие практики Европейского Союза и США, с которыми мы пытаемся скоординировать многие технические регламенты.

И еще хотел бы подчеркнуть важность так называемой здоровой конкуренции юрисдикций, о чем говорил Владимир Владимирович Путин. Когда мы проводили интеграцию в определенных сферах, например, таможенно-тарифной политики или технического регулирования, какие-то аспекты — скажем, налоговую, промышленную политику, бизнес климат — мы оставили в национальной компетенции, и это дало совершенно неожиданные для нас, но очень позитивные эффекты. Это и есть конкуренция юрисдикции. Наши регуляторы, наши правительства смотрят друг на друга и соревнуются при помощи своего бизнес-климата за привлечение не только инвестиций, но и предпринимательской активности. В какой-то момент прошлого года, до девальвации российского рубля, был зарегистрирован следующий феномен: российские компании, предприниматели регистрировались в Казахстане, поскольку наши налоговые ставки ниже, осуществляется защита прав предпринимателей и соблюдаются принципы верховенства закона. Мне кажется, в этой сфере у нас дела обстоят немного лучше, чем в России. И поэтому, резюмируя, хотел бы сказать, что нужно всемирно поддерживать и укреплять бизнес.

Э. Закамская:

Резюмируя, Вы хотели сказать: «Попробуйте нас догнать». Речь идет о юрисдикциях, об условиях для бизнеса. Действительно, компании регистрировались в Казахстане и в Белоруссии. Как нам быть? Догонять? Конкурировать? Видите ли поводы для конкуренции между Россией и Казахстаном? Потому что, если сослаться на заявления глав Российской Федерации и Казахстана, обеим странам будет выгоднее выступать единым фронтом в рамках Евразийского экономического союза, нежели защищать свои интересы и выступать в рамках здорового протекционизма. Пожалуйста.

Т. Валовая:

Казахстан в Евразийском экономическом союзе уже догнали. Мы приняли Армению, и по рейтингу doing business она сейчас стоит выше всех. Раньше был Казахстан, потом Белоруссия, потом Российская Федерация. Но самым

приятным для нас стало то, что, когда мы создали Таможенный союз, мы все, соревнуясь друг с другом, стали расти в рамках этого рейтинга. То конкуренция юрисдикций работает.

Приведем пример пресловутого вопроса таможенного оформления. Наш казахстанский коллега Рахим всегда говорит, что принятый Союзом Таможенный кодекс не настолько business-friendly по сравнению с предыдущим казахстанским, но он существенно лучше, чем старый российский. Сейчас мы готовим новую версию и рассчитываем, что она будет существенно более продвинутой. Поэтому я думаю, что конкуренция юрисдикций — это хорошо. Мы уже видим ее результаты.

Я бы хотела добавить немного по поводу фразы «стоять и махать ручкой». Знаете, я заядлый путешественник, и последние годы я постоянно то в Армении, то в Турции, то в Киргизии, то в Иране. И все время мне показывают: «Посмотрите на это село или город, а это Шелковый путь». Действительно, в Центральной Евразии точки Шелкового пути были точками экономического роста. Для меня важно то, что за экономическим поясом придет кое-что ещё — не политика и не военная отрасль. Здесь в Средние века шел обмен знаниями, людьми, идеями. Это было, пожалуй, самое свободное рыночное и демократическое пространство в мире, где сосуществовали различные народы и конфессии. Такая идея мне кажется принципиальной. Она исключительно важна для сегодняшнего мира.

А. Быстрицкий:

Я хотел обратить внимание на одну деталь. Татьяна Дмитриевна сегодня одета в евразийские цвета и символизирует то, что уже было сказано: проект начался. Я с этим абсолютно согласен. Мы видели его проявления, просто люди не замечают того, что создается, в момент появления.

И недаром Марко Поло, упомянутый Франко, так долго путешествовал по евразийским пространствам — целых 28 лет, по-моему. Значит, ему там очень нравилось.

Я думаю, что Евразию ждет блистательное будущее. Надеюсь, во всяком случае. Единственное, что я хотел бы сказать: Шелковый путь всегда

нуждался в поддержке. Если посмотреть на историю его развития, становится очевидно, что воля, например, монголов обеспечивала его транспортную доступность, и это была политическая, даже геополитическая, воля. Эта проблема существует и сегодня.

При всем уважении к бизнесу я могу сказать, что он часто бывает близорук и излишне эгоистичен. Иногда он хищнически относится к тому, что происходит вокруг. Конечно, бывают выдающиеся предприниматели, но не все они такие — большинство из них люди дюжинные. Поэтому для развития региона необычайно важно, чтобы была некая интеграция. Если вернуться к упомянутой конкуренции юрисдикций, то должен быть какой-то механизм, с помощью которого удастся создать рамки, поддерживающие продуктивную активность и ограничивающие хищнические вызовы. Я — первый сторонник свободы бизнеса, но в то же время я твердо уверен в том, что вопрос справедливости и роль «Палаты мер и весов» на любом рынке очень важны. Необходимо соблюдение правил. И то, как сейчас устанавливается связь между Россией, Китаем и Казахстаном, — это хороший прообраз возможного регулирования и, кстати говоря, потенциального улучшения отношений с Западной Европой. Спасибо.

Э. Закамская:

Пожалуйста, господин Фраттини.

Ф. Фраттини:

Thank you very much. I would like to make a comment on the answer number one – the role of political will, since it got the second best result. Yes, it is true, political will matters, political will as a role. You talked about the rules of the game. For over five years I have been working as Vice-President of the European Commission in charge of justice and security with the Russian Federation on the rules of the game. And we got some important results I have to say, but if there is no leadership, you cannot succeed. You cannot get any kind of significant political results. When you talk about initiatives and complimentary initiatives like these you are talking about. I have to say in a moment we are in Europe; we are still trying to

get out of the crisis, the economic crisis. Those political leaders that prefer to build walls and obstacles instead of promoting jobs, opportunities and growth, they are not working for the good of their people. This is simply the truth. I simply cannot accept that in my Europe we continue to go ahead with the sanction-based policy, which is very counter-productive. In my country that is still working hard to get out of the crisis we cannot afford to pay such a price. So political leadership is the leadership that understands the good of the people and in the moment of crisis the good of the people is to open, to destroy walls, not to create walls and an atmosphere of cold war. This is absolutely contradictory. That is why I am rather optimistic and I voted number two, but I have to understand that unfortunately political will can be for the good or for the bad. Now Europe is going for the bad, is not for my interest as an Italian, as a European, is not in correspondence with the policy. You know very well, two days ago at the simple level of ambassadors, it has been decided to postpone the sanction without any kind of political discussion till January 2016. This is no leadership. Please. This is the sad reality for me as someone who is a Euro-enthusiast.

Э. Закамская:

Господин Фраттини, а что, если завтра или в ближайшие десять лет, во время реализации этого проекта, Соединенные Штаты обратятся к Европе с инициативой каким-нибудь образом сдержать влияние Китая? Может быть, не включиться в часть проекта или ограничить сотрудничество в разных формах? Это происходит в разных странах, в том числе по отношению к России. Может ли Европа проявить самостоятельность и решительность в этом вопросе? Можно ли быть в этом уверенными?

Ф. Фраттини:

It happened already, because I know perfectly that during the important initiative that Hungary accepted and signed during the summit in Belgrade talking exactly about such infrastructure projects, some in Europe have been blaming Hungary. Since there is a leader, who is the leader voted by the Hungarians, he said, 'With all the respect you cannot impose what I have to do for the good of my people.'

And the signature is there. So this is the example showing that it is not necessary for Europe to follow what other key allies dictate. I am very pro-American, but you have to understand that if America is wrong, I cannot be wrong myself as well. So it is a normal policy of interdependence and independence. We have been loyal every time, but when it comes to the good, to the perspective, the future of our people, I prefer the interest of my people, frankly speaking, if I were today a political leader.

Э. Закамская:

Скажите, а в Китае есть ли опасения по поводу противодействия со стороны американских партнеров? Обсуждается ли эта тема?

Юнцюань Ли:

Первое время обсуждали, потому что, когда у этой инициативы не было конкретной части, все эксперты сосредоточились на геополитическом аспекте. Тогда были разные мнения, но сейчас уже нет. Я думаю, что, если проект экономически обоснован, то никто не пойдет на геополитические шаги в ущерб экономическим интересам. Даже Америка. Если мы вспомним Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, то Англия тоже приняла участие в этом проекте.

Э. Закамская:

На сегодняшний день в этот проект уже вошли 57 стран, да? А что можно сказать по поводу партнеров из Японии и Индии? Практически одновременно с заявлением китайской стороны об этом проекте Япония, сказала, что готова потратить серьезные средства на инфраструктуру. По-моему, речь шла о сумме более 100 млрд долларов.

Юнцюань Ли:

Я думаю, что нужно время для конкретизации этого проекта. Угроза возникновения трудностей исходит не столько от США или каких-нибудь западных стран, сколько от нас самих. Если мы не отнесемся к особенностям

этих проектов всерьез, то, скорее всего, они пропадут по нашим внутренним причинам. У нас с Россией, были хорошие проекты: они тоже были подписаны, у них тоже были правильные концепции, но взвешенного подхода к процессу разработки так не было. Поэтому прошло 5—7 лет, проекты так и не осуществили, и, я думаю, они уже потеряли свою актуальность.

Э. Закамская:

Мы уже начали говорить о конкуренции юрисдикций в рамках Евразийского экономического союза. Скажите, а в Китае наблюдают за этим? И какие выводы вы делаете? Казахстан и Россия демонстрируют разную способность и готовность решать вопросы, разные подходы при строительстве, например, коридора «Европа — Западный Китай». Что Вы видите, со своей стороны?

Юнцюань Ли:

Вы имеете в виду автодороги?

Э. Закамская:

Да.

Юнцюань Ли:

Я как раз хотел сказать, что какую бы кнопку мы ни нажали, с точки зрения осуществления проекта, первый пункт содержит самый важный вопрос в связи с особенностями системы принятия решения.

Э. Закамская:

Скорость принятия решения и готовность выполнять его? Вы это имеете в виду?

Юнцюань Ли:

Да. И даже если мы смогли достичь согласия, это не означает, что все будет идти гладко. Между нами есть конкуренция. Вы упомянули дорогу «Западный Китай — Западная Европа». Китайская часть строится просто и быстро,

потому что в Китае говорят: «Если хочешь стать богатым, сначала построй дороги». На территории Казахстана работа тоже ведется активно, а дальше уже нет. По-моему, мы должны комплексно рассматривать все эти вопросы, но для этого как раз нужна политическая воля. Никакой бизнес, даже если это монополия, не может решить такие проблемы.

Э. Закамская:

Спасибо. Что вы хотели добавить?

Р. Ошакбаев:

Я хотел бы привести как минимум два факта, которые могут развеять сомнения в том, что США могут сдерживать экономическое развитие Китая, незримо блокируя этот проект. В первую очередь, США являются одним из серьезных инвесторов и торговых партнеров Китая. Прогресс в борьбе с бедностью, который Китай продемонстрировал в последние десятилетия, безусловно, зиждился на экономических связях с Соединенными Штатами Америки.

Второй проект «Западная Европа — Западный Китай», который уже упоминался и который идет в русле Шелкового пояса. В Казахстане он финансируется Всемирным банком, который находится под значительным влиянием Соединенных Штатов Америки. Я думаю, что инициатива строительства Евразийского трансконтинентального коридора, в рамках которого в Жезказгане можно сделать большой логистический хаб и узкоколейку до него, с радостью будет рассмотрена и американскими инвестиционными центрами, и международными финансовыми институтами, потому что этот проект является хорошим примером ситуации, когда все стороны выигрывают от его реализации.

Э. Закамская:

Я бы тогда переформулировала вопрос. Может быть, речь пойдет о попытке западных партнеров, Соединенных Штатов, снизить роль России в этом проекте? Как вы считаете, это возможно?

А. Быстрицкий:

Я думаю, что это крайне затруднительно, потому что роль России в этом проекте четко очерчена. Другой вопрос, что России надо подойти к этому делу осмысленно и сознательно. Это требует больших усилий и воли от российского руководства. Но, я думаю, что в данном случае это сделать невозможно, благодаря сопряжению и союзам внутри.

Э. Закамская:

Пожалуйста, Татьяна Дмитриевна

Т. Валовая:

Знаете, я бы смотрела и на проект «Экономический пояс шелкового пути», и на Евразийский экономический союз, с точки зрения глобализации. Многие наши зарубежные партнеры говорят: «Это возрождение Советского Союза, это российский империализм». Про Экономический пояс шелкового пути вот сейчас утверждают: «Это китайский проект — Китай хочет увеличивать свое господство в регионе». На самом деле, и Евразийский Союз, и Экономический пояс шелкового пути — это не дело одного государства. Да, могут быть государства—лидеры, их может быть несколько в каждом проекте. Но речь идет о встраивании целых регионов в глобальную экономику и даже о создании по-настоящему глобальной экономики.

Мы привычно говорим, что наступил кризис глобализации. Я всегда утверждаю, что не может быть кризиса того, чего нет. Есть глобальные финансы, есть глобальный бизнес, но нет глобального управления и глобальной инфраструктуры. А такие проекты как раз нацелены на создание неких эффективных глобальных структур на региональном уровне и на выстраивание партнерских отношений между ними.

Могут ли Соединенные Штаты этому противодействовать? Наверное, могут. Но тогда надо спросить: «Почему в настоящий момент сами Соединенные Штаты выстраивают два океанических партнерства — Трансатлантическое и Трансокеанское. Логика та же самая. Даже такое большое государство, как Соединенные Штаты, понимает, что новая глобальная экономика будет

зидиться на сети партнерств, и оно выстраивает свою. Я согласна с тем, что европейцам нельзя входить только в Трансатлантическое партнерство — им надо выстраивать свое настоящее восточное, которым может стать экономическое пространство Европейский Союз — Евразийский Союз. И Евразийскому Союзу, помимо отношений с Европейским Союзом, нужно свое восточное партнерство. Проект «Экономический пояс шелкового пути» дает нам такую возможность. С этой точки зрения, когда мы смотрим на действия Китая, России, Казахстана, Белоруссии и Армении, мы стараемся создать сбалансированную глобальную экономическую систему.

Э. Закамская:

А у вас нет опасений, что следующим шагом будет противостояние партнерств? Такое ведь тоже может произойти.

Т. Валовая:

Такое может быть. Но этого легко избежать, если мы будем выстраивать несколько партнерств одновременно. Если бы мы как Евразийский экономический союз стали сотрудничать с Европейским Союзом, о чем мы, кстати, говорим с 2003 года, и обсуждать общие подходы к экономическому регулированию, и одновременно сопрягать свой союз с Экономическим поясом шелкового пути. Конечно, в таком случае и техническое регулирование, и регламенты, и прочее, были бы достаточно схожи, потому что невозможно выстраивать партнерство на совершенно разных условиях. Таким способом, наверное, мы пришли бы к глобальной экономике. Проблемы, которые обнажились в 2008 году, показали, что финансы есть, а глобального управления нет. И кризисы МВФ, и Всемирного банка, и появление «двадцатки» говорят о том, что глобальное управление нужно. Сделать его на базе консенсуса между 200 государствами не получится, зато возможно выстроить достаточно похожие схемы партнерств между заинтересованными регионами.

Э. Закамская:

Прошу Вас, господин Вотцель.

Дж. Вотцель:

There is a great positive energy around this in the sense of an understanding that infrastructure creates benefits, infrastructure connects, infrastructure allows for faster growth. It creates bigger access to markets. But I will come back to the point – it is not enough just to build the infrastructure, you have to use it and you have to use it productively. When we build new infrastructure, there will be winners and there will be losers. And the losers will be the people who are not ready to use the infrastructure, who are not competitive, who are high cost, who are low quality, who have been surviving based on protection from government or from their own industry. And that is the change that is going to hit. People and countries that are connected with the new Silk Road. And if they are not prepared, this can create a social problem, and this can affect the political will for this project. If we have a government that believes only in infrastructure but not in reform, then that is a government that is taking a big chance that its companies, its industries will not be ready. These things have to go together, hand in hand. We need to have the political will to open the market, but also to prepare the enterprises for the competition that comes with it. And then you can win. And then you can have not only a successful infrastructure project, but a successful economy and a successful society. Because people who are connected, they are more competitive, they grow faster, and they attract more money, and they attract more investment, and they create better lives.

Э. Закамская:

Если исходить из тезиса, что «Один пояс — один путь» может иметь мультипликативный эффект для экономики, то, на ваш взгляд, какие российские отрасли могут быть вовлечены в этот проект? И какие сегменты рынка имеют потенциал для развития? Это вопрос к Вам, господин Вотцель.

Дж. Вотцель:

The first is clearly around anything that has higher value added – goods and services both, particularly manufactured goods, so whether we are talking about component sector or machinery, or automotive chain, or aerospace even, by creating a larger market, you create a bigger domain, you can make more investments, so you can justify that, you can make a better production system. But if we look at things like the way high-speed rail is connecting cities, what that connection does is create a more vibrant city. We were talking about terminals along the line, so these terminals are not just terminals, these are cities, cities of hundreds of thousands of people. So now they are connected to each other for the first time, so that can allow a university to be bigger, to attract new students; now you can create a new medical centre for having more doctors there because they are now able to reach a broader market, so it is a more comprehensive approach saying ‘this is something for each and every town’. They need to think from the bottom up of where they can build a competitive advantage, attract investment and become successful by themselves. And this creates an opportunity for them.

Э. Закамская:

Давайте вернемся к пословице «Хочешь стать богатым, сначала построй дороги». Пожалуйста, Константин Дмитриевич.

К. Кузовков:

У меня короткая реплика, которая, наверное, подведет итог, поскольку время подходит к концу. Наблюдая за дискуссией, я услышал две вещи. С одной стороны, мы все согласны с тем, насколько огромный потенциал содержат такие проекты, как «Один пояс — один путь», «Шелковый путь» и его сопряжение с ЕЭС.

А с другой стороны, в разговоре все-таки всплыла тема антагонизма, возможно, это было связано с тем, как был сформулирован вопрос. Например, роль бизнеса и роль государства: кто главней, кто первый. Я представляю в большей степени, и я бы искренне не хотел этого антагонизма, потому что, только если бизнес и государство будут действовать

согласованно, может что-то получиться. Если они начнут выяснять отношения, то никому не будет хорошо.

Мне очень понравилось, как господин Фраттини говорил о лидерстве. Эвелина спрашивала меня в начале: «А что требуется от государства для успеха бизнес-проектов?» Я начал говорить про технический регламент, и это, конечно, верно. Но нужно еще и лидерство политического характера от первых лиц. Татьяна Дмитриевна привела отличный пример: действительно, в 1994 году Нурсултан Абишевич предложил интеграцию. И то, что 8 мая Владимир Владимирович Путин подписал соглашение по сопряжению, — это тоже пример лидерства, поскольку мнения по этому вопросу были разные. Если такого будет больше, то, я уверен, что все получится, особенно при наличии такой крепкой экономической основы.

Э. Закамская:

Да, она очевидная. Пожалуйста.

Франко Фраттини:

You asked a very interesting question. It is possible that a partnership is created to go against another partnership. And again, what Konstantin said about leadership is absolutely right – leadership cannot go against prosperity or growth, or its people. And never has an economic partnership been created to create an economic conflict. It is absolutely the opposite of any kind of war – a military war or economic war. I think that partnership, growth and prosperity are the antidotes to any kind of conflict because they are for the prosperity. Those who believe that it is possible to create, for example, a Euro-Atlantic partnership only to get them stronger against the Eurasian partnership, go against their own interest, our interest; and since I am a European, I am a bit concerned about a leadership that believes that our partnership is against other partnerships. On the contrary, since in the globalized war challenges and opportunities are global in nature, management and responses have to be global. Otherwise, if there is a partition, you have a partition of the global interest, and the global interest is the prosperity. So this is the reason why the question is exactly what should not be the answer – creating a

partnership against another partnership. I would never imagine for example, keeping negotiations between the Eurasian space and the European Union suspended because it is politicized, because if it is politicized, it means that the leaders do not believe in the prosperity and the growth for the people. This is the sad reality.

I am very frank since I am free from institutional commitment now.

Э. Закамская:

Обратимся к одной важной теме, которую, наверное, не успеем обсудить, но может быть, вы скажете об этом в ваших финальных выступлениях. Мы все время подчеркиваем экономический контекст этого проекта, но ведь это и обмен ценностями — встреча Запада и Востока, которая может состояться уже в ближайшее десятилетие. Это всегда было непросто. Когда португальские корабли в 15—16-м веках, приплыли в арабские страны, арабы были поражены жестокостью европейцев. Они так никогда не делали. Они никогда столько не убивали и не нарушали правила торговли. И это была встреча двух разных миров. Конечно, сегодня мы больше общаемся. Но тем не менее, поиск взаимопонимания, я подозреваю, будет очень трудным. И мне кажется, нужно спрашивать, в первую очередь, наших западных партнеров, готовы ли они принимать восточные ценности, Китай, Казахстан с их пониманием мира, добра и зла в этой жизни? Это серьезный вопрос. Думаю, что нам предстоит отвечать на него ещё очень долго.

Поскольку мы позже начали, у нас есть ещё немного времени. Я предлагаю послушать пару реплик из зала, а потом мы перейдем уже к финальному обсуждению и к подведению итогов нашей дискуссии.

Из зала:

Мне бы хотелось развеять две иллюзии, связанные с Шелковым путем. Во-первых, некий романтический образ, который, видимо, был частично задан выступлением Си Цзиньпина. Позвольте процитировать это выступление.

Э. Закамская:

Только очень коротко.

Из зала:

Совсем коротко. «Я как будто слышу звуки колокольчика, привязанного к шее верблюда, эхо, которое раздаётся в горах. Я вижу легкий дым, колыхающийся, как в пустыне». Но эта стратегия всерьёз и надолго. Я не буду говорить долго — отвечу только на один вопрос, который не был затронут. Посмотрите, какая серьёзная финансово-экономическая база подведена под этот проект. Минимум три банка сейчас работают в этом направлении: Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Фонд Шелкового пути и Банке развития БРИКС. И нельзя забывать то, о чем говорил Владимир Путин: это подъем на новый уровень партнерства, подразумевающий общее экономическое пространство на всем Евразийском континенте.

Э. Закамская:

Спасибо. Новый уровень партнерства всегда подразумевает и новый уровень доверия. Поэтому мы пытаемся договориться и об общечеловеческих понятиях. Есть ещё какие-то реплики или вопросы? Пожалуйста.

Ф. Лукьянов:

Большое спасибо. Федор Лукьянов, научный директор фонда «Валдай».

У меня вопрос к Татьяне Дмитриевне Валовой. Много говорится о сопряжении Евразийского экономического союза и китайского проекта, но всегда нужны какие-то позитивные импульсы с обеих сторон, и обязательно нужен баланс. Наши китайские друзья очень любят говорить о гармонии, но для того, чтобы она появилась в рамках нового большого проекта, на мой взгляд, надо повышать эффективность и укреплять институты Евразийского экономического союза. А пока мы понимаем, что много внутренних изъянов и дисфункций не преодолены. Вопрос: что происходит внутри Евразийского экономического союза с того момента, как мы приняли решение о сопряжении?

Э. Закамская:

Конкуренция юрисдикций происходит.

Т. Валовая:

Федор, не очень много говорится о сопряжении, поскольку этот термин появился только 8-го мая этого года, то есть не прошло и двух месяцев. Я, действительно, говорила, что никогда не мыслили себя в изоляции и понимали, что нам нужно партнерство и с Западной Европой, и с Азиатско-Тихоокеанским регионом. Исходя из этого, мы и строили институты Евразийского экономического союза. Сегодня в рамках Форума состоялись две интересных сессии, где мы говорили о том, куда движется Евразийский экономический союз и как он себя позиционирует в мире. И результат получился удивительный, полный взглядов западного, европейского и американского бизнеса, наших партнеров из Вьетнама, с которыми мы только что подписали соглашения о зоне свободной торговли, наших партнеров из Индии, с которыми мы договорились начать работу совместной рабочей группы для последующего заключения соглашения о свободной торговле. Это означает, что у нас выстраивается модель гибкого взаимодействия Евразийского экономического союза с нашими партнерами. Вчера мы подписали меморандум о взаимодействии между Евразийской экономической комиссией и Монголией. В ходе встречи руководителя Комиссии и Премьер-министра Монголии тему сопряжения тоже обсуждали. Мне кажется, что за эти полтора месяца сделано уже очень много: 8-го мая решение было объявлено, а 29-го мы уже подписали соглашение о зоне свободной торговли с Вьетнамом и меморандум с Монголией.

Э. Закамская:

Спасибо. Мы выходим на финишную прямую. Сейчас каждому будет предоставлено по 30 секунд для того, чтобы ответить на финальный вопрос. Я не буду затевать новое голосование, поскольку мы видим, как непросто оно проходит.

Последние десять лет много говорится о том, что мировой политикой правит экономика, но последний год этот тезис подвергается серьезному испытанию: есть идеология, политические интересы и информационные войны, которые часто опровергают экономическую целесообразность. Это опыт, через который приходится проходить. И в связи с этим вопрос: верите ли вы в то, что в ближайшее десятилетие Евразия станет самостоятельным центром развития, а этот проект может привести к геополитической стабильности, от которой зависит успешная реализация проекта «Один пояс — один путь»? Пусть каждый из участников ответит. Я предлагаю Вам начать, Андрей Георгиевич.

А. Быстрицкий:

Я хочу сказать, что, во-первых, я верю в успех этого проекта и считаю, точнее, это возможным и рациональным, ожидать его дальнейшего развития.

Что касается экономики в политике, я бесспорно ратую за невидимую руку рынка Адама Смита, только подчас она делает лоботомию бизнесу. Тем не менее, с точки зрения развития, мне кажется, что должно быть сочетание свободы бизнеса и разумного регулирования. На самом деле, успешные экономики именно таковы: в их основе всегда лежит согласие — об этом ещё Фридрих Хайек писал.

Я считаю, что создание центрально-евразийской идентичности возможно именно в силу того, что общей системы ценностей в том виде, в каком она существует, скажем, в Западной Европе, здесь не существует.

Т. Валовая:

Я абсолютно убеждена, что Евразию ждет великое будущее, потому что у нее великое прошлое. Евразия — прародина всех древнейших цивилизаций, которая всегда была удивительным миром. И хотя Киплинг писал: «Запад есть Запад, Восток есть Восток, и вместе им не сойтись», Запад и Восток сошлись у нас, в Евразии.

Э. Закамская:

Кстати, если дочитать это стихотворение Киплинга, то там говорится, что когда сильный сходится с сильным на краю Земли, не имеет значения ни часть света, ни род, ни другие стереотипы, которые легли в основу этого разногласия. Пожалуйста.

Дж. Вотцель:

I think there is going to be a period of time where it results in greater instability, and there will be more volatility – not less, and the ability of institutions to reduce that volatility, to address those risks is critical for a better future. So we need more regional arbitration, we need to have political risk management, we need enterprises that are better at being more disciplined in understanding risks, we should have more joint investment consortiums, so the Asian Infrastructure Bank is a good start, but there should be a lot more of that. Without this kind of cooperation, I feel like we will be walking into a dark room filled with many sharp objects, and it would be dangerous to do that. But over the medium term I am actually sure that this will result in a much more positive investment environment.

Юнцюань Ли:

Я уверен, что осуществление инициативы способствует стабильности, развитию и безопасности региона. В том, что касается ценностей и менталитета, я согласен с мнением Андрея Георгиевича: нет общих ценностей. Китайская философия придерживается принципа «мирное сосуществование с сохранением различий».

Э. Закамская:

Пожалуйста.

Р. Ошакбаев:

Безусловно, я тоже являюсь оптимистом. Нам кажется важным уйти от логики антагонизма и выдвигать такую философию, что мы должны создать серьезный противовес Западу. Соглашусь с господином Ли: причины большинства проблем мы должны искать в самих себе. В наших странах,

безусловно, стоит вопрос модернизации систем управления — об этом говорил Нурсултан Абишевич в рамках своей предвыборной платформы. Нам надо решить проблемы государственного управления, правоохранительных органов, судебной системы, добиться верховенства закона. И мне кажется, если мы будем отвечать на эти вопросы — а здесь как раз можно говорить об общих ценностях, потому что нам всем близки западные ценности гуманизма и верховенства закона — то мы сможем продвигать наш проект более успешно.

Э. Закамская:

Прошу вас, господин Фраттини.

Ф. Фраттини:

Well, I am optimistic by nature, so I think that it will be a success. What our Chinese friend has just said is absolutely true – in China there has always been an added value of differences. Again, I can mention with some Italian pride that Matteo Ricci was a priest, and Marco Polo was another Christian, they are the only two non-Chinese that are in the Beijing memorial of those that contributed to the history of China. One of these is a Christian priest. So that gives me some optimism, but provided that this Eurasian space will not be growing with the perspective to be a counterweight with another partnership, and of course, it is important that we Europeans do not contribute to making such partnerships against other partnerships.

К. Кузовков:

Когда вы формулировали вопрос, говорили, что сейчас такое время, когда политикой управляет экономика. Такое время, я думаю, уже было в истории, и оно не будет продолжаться бесконечно долго. Я всегда уверен, что здравый смысл, общие интересы, желание людей расти, развиваться, созидать обязательно возьмет верх через какое-то время. Поэтому я исключительно оптимистичен в отношении Шелкового пути и уверен, что проект, который основывается не только на экономических, но и на принципах уважения друг к

другу, принятия разных взглядов и созидания, обязательно победит, и все будет хорошо.

Э. Закамская:

Я слушаю и вспоминаю выражение «Победа оптимизма над здравым смыслом». Искренне желаю нам всем, чтобы это был не тот случай. Действительно, инициатива китайских партнеров наполнена здравым смыслом. И это дает надежду на то, что все сбудется и этот проект будет реализован.

А сейчас нужно радоваться тому, что есть возможность собираться за круглыми столами, находить пути к взаимопониманию и сверять часы. Международный дискуссионный клуб «Валдай», я так понимаю, это одна из площадок. Я желаю, чтобы он был успешным.

Благодарю вас за внимание. Большое спасибо.