

ЕКОЛОГІЧНІ РИЗИКИ ПРОЄКТУ «НОВИЙ ШОВКОВИЙ ШЛЯХ»

***Анотація.** Стаття присвячена питанню екологічних ризиків проєкту «Новий Шовковий Шлях». Актуальність дослідження полягає у необхідності встановлення екологічних норм та формування глобальної екологічної безпеки. Проєкт охоплює морські, сухопутні та авіап перевезення. Виникає ряд питань щодо збереження екосистеми певних регіонів та екології загалом. У контексті зазначеної теми необхідно проаналізувати роль КНР у реалізації проєкту, а також основні ризики на шляху реалізації «Нового шовкового шляху».*

***Ключові слова:** «Новий Шовковий Шлях», КНР, екологічний ризик, екологічна безпека.*

***Abstract.** The article is devoted to the issue of environmental risks of the New Silk Road project. The relevance of the study lies in the need to establish environmental standards and the formation of global environmental safety. The project covers maritime, land and air transportation. A number of questions arise regarding the conservation of the ecosystem of individual regions and the ecology as a whole. In the context of the given topic, it is necessary to analyze the role of the PRC in the implementation of the project, as well as the main risks in the implementation of the «New Silk Road».*

***Keywords:** «New Silk Road», PRC, environmental risk, environmental safety.*

Вивченням екологічного виміру «одного поясу – одного шляху» (у вітчизняному дискурсі частіше використовують назву «Новий Шовковий Шлях» – авт.) займаються І. П. Глазиріна, Р. А. Салімбаєва, Є. А. Симонов. Серед вітчизняних та зарубіжних дослідників, які займаються політичними та економічними чинниками Нового шовкового шляху, можна виділити А. В. Калахан і О. В. Хоменко.

Мета повідомлення – виявити екологічні ризики проєкту «Новий шовковий шлях» та проаналізувати можливі наслідки цих ризиків.

Ініціатива «один пояс – один шлях» запропонована головою КНР Сі Цзінпінем у 2013 р. Проєкт мав на меті формування коридорів Великого шовкового шляху, який охоплюватиме всі види перевезень: морські, автомобільні, залізничні дороги, авіап перевезення та газопроводи. Мета проєкту полягає в налагодженні зв'язків між державами Євразії та створенні інфраструктури. Основна ідея спрямована на формування торгового коридору для прямих поставок товарів на пільгових умовах [4, 1].

На сьогодні реалізовано більше 3 000 проєктів по всьому світу: від нафтопроводу в М'янмі до залізниці в Кенії. У 2018 р. ініціатива поширилася на Південну Америку, Карибський басейн і навіть Арктику. Італія в 2019 р. стала першою країною групи семи, що підписалася, відмахнувшись від попереджень своїх американських і європейських союзників [1].

Китайський проєкт має на меті стати альтернативою міжнародних екологічних угод та порядку. Сі Цзінпін називає свій проєкт «дорогою до миру», певна група держав, як-то Японія і США, виявляють скептицизм

стосовно заявлених ідей і стурбовані невисловленими цілями, особливо тими, які натякають на військову експансію [2].

Зважаючи на масштабність «Нового шовкового шляху» та занепокоєння учасників щодо зазначених цілей, експерти виділили чотири групи ризиків у реалізації проекту:

1. Природно-екологічний. Стихійні лиха, що несуть шкоду будівництву Нового Шовкового шляху.

2. Техногенно-екологічний:

- розливи нафти, хімічних речовин в межах морських шляхів «одного поясу – одного шляху»;
- викиди парникових газів;
- викиди забруднюючих речовин в атмосферу;
- забруднення землі та виникнення відходів.

3. Соціально-екологічний. Охоплює потенційний вплив зміни якості навколишнього середовища та екологічних проблем на здоров'я населення і соціально-екологічний розвиток.

4. Транскордонний [6, 3].

На сьогодні в зоні ризику знаходиться понад 1 739 важливих районів перебування птахів, 200 екорегіонів, гарячі точки [6, 3–4]. У звіті 2017 р. Всесвітній фонд дикої природи висвітлив проблеми будівництва «одного поясу – одного шляху». Зазначивши, що дороги проекту будуються на територіях зникаючих екосистем. За підрахунком фонду під загрозою, знаходиться 265 територій. Дороги проекту проходять по 46 гарячим точкам біорізноманіття [6, 9]. Морський шовковий шлях може вплинути на місцеві господарства, рибальство та мангрові болота у порту Багамоїо в Танзанії. Деградація та знищення тропічних лісів Борнео та Суматри, центрального лісового хребта в Малайзії, мангрових лісів в Бангладешці та Шрі-Ланці можуть викликати ерозію ґрунтів.

Наслідки потенційних загроз можуть нести не тільки проблеми в екосистемі, але й створювати політичні проблеми на міжнародній арені. Як відомо, питання екології тісно пов'язане з політикою. Досить часто за рахунок особливостей регіону та його екосистеми формуються пріоритетні партнери для держав [6, 2]. Оскільки Китай офіційно декларує невикористання політичного та військового впливу, проте, за оцінками коментаторів США, бажає створити нові міжнародні та економічні інститути, на протипагу винятковому лідерству США. Тоді можна говорити про неоднозначність китайських зелених ініціатив. В 2015 р. Джастін Іфу Лін (політичний радник та головний економіст Всесвітнього банку) заявив, що «один пояс – один шлях» було створено для збалансування політики США в Транстихоокеанському партнерстві, а також для закріплення своїх позицій у регіоні [5].

Просуваючи енергетичні проєкти, Пекін посилює забруднення. 40 % витрат китайського банку розвитку вироблення електроенергії були спрямованні на вугілля [1]. Енергетичні проєкти займають центральне місце для ініціативи «Нового шовкового шляху» з моменту його створення. Наприклад, на енергоносії припадає приблизно 44 % розробки проєкту, а на транспорт – 30 % [3].

На першому форумі «Нового Шовкового Шляху» у травні 2017 р. «озеленення» стало однією з ключових тем. КНР бажає стати лідером у глобальному екологічному розвитку. Китай бачить своїм моральним зобов'язанням ділитися своїм «досвідом та практикою в екологічній цивілізації та зеленому розвитку» з іншими зростаючими економіками світу, сприяти глобальній торгівлі, інвестиціям та фінансовим системам, які є екологічно стійкими. На період 2018 р. 40 % інвестицій «Нового шовкового шляху» в енергетичному секторі були спрямовані на вугільний сектор [5]. Деякі держави, через які проходить проєкт, висловлюють занепокоєння щодо зазначених вугільних проєктів. Основною причиною є їхній вплив на місцеве середовище, а також потенційне витіснення альтернативних видів вироблення енергії, з нижчим рівнем вуглецю.

Формування фонду «Зеленого шовкового шляху» викликає ряд питань. По-перше, це стосується причин просування зелених ініціатив. По-друге, упереджене ставлення учасників проєкту формує проблематику просування екологічної складової. По-третє, наскільки проєкт враховує особливості регіонів і здатен боротися з виникненням екологічних проблем на шляху просування своїх ініціатив?

Очевидним є те, що «Новий шовковий шлях» є перспективною ініціативою КНР. Просування зелених ініціатив у майбутньому може сприяти поширенню успішних екологічних проєктів за рахунок кооперації учасників «одного поясу – одного шляху». Китайський проєкт має всі можливості стати альтернативою міжнародним організаціям, адже охоплює важливі сфери міжнародних питань: торгівля, інвестування, екологія, культура.

Джерела та література

1. Польовик С. В. Марш Китаю на Захід: наскільки насправді є небезпечним «Новий шовковий шлях». Незалежний аналітичний центр геополітичних досліджень Борисфен Інтел. 2019. URL: http://bintel.com.ua/uk/article/marsh_kytayu_na_zakhid/
2. Can China Lead the Climate Change Fight? Belt & Road News. 2019. URL: <https://www.beltandroad.news/2019/12/02/the-climate-change-fight-can-china-lead/>
3. China shows way as Urgent action needed on Global Warming. Belt & Road News. 2019. URL: [beltandroad.news/2019/12/13/china-shows-way-as-urgent-action-needed-on-global-warming/](https://www.beltandroad.news/2019/12/13/china-shows-way-as-urgent-action-needed-on-global-warming/)
4. Callanan W. China's Belt and Road Initiative and a New Eurasian Order. NUPI. 2016. P. 1–4.
5. How is the Belt & Road Initiative impacting Women and Forests? Belt & Road News. 2019. URL: <https://www.beltandroad.news/2019/12/20/how-is-the-belt-road-initiative-impacting-women-and-forests/>
6. The belt and road initiative. *WWF*. 2017. P. 1–14.