**Координатор:** Сессия № 4 «Евразийские транспортные коридоры».

**Маринэ Восканян:** Уважаемые гости Московского экономического форума, уважаемые коллеги, хочу всех поблагодарить за то, что вы сегодня пришли послушать нашу сессию. Тема нашей сегодняшней сессии – это «Евразийские транспортные коридоры». Я, прежде чем представить наших сегодняшних участников, хотела бы сказать несколько слов о том, почему мы именно эту тему выбрали, хотя, в принципе, сама тема евразийской интеграции, как вы знаете, те, кто уже много лет участвует в форуме, в общем то, она всегда была в центре внимания нашего форума, но именно в прошлом году мы обсуждали интеграцию в целом. Тоже была секция. Некоторые из коллег в этом году вновь у нас участвуют, кто был представителями стран евразийского пространства. Но в этом году мы решили эту тему взять в таком отдельном важном аспекте, связанном с транспортом. Почему? Потому что все-таки наши страны большого Евразийского континента не просто находятся на нём, но они должны иметь возможность физически быть связанными. Сейчас в этом же зале буквально до перерыва была секция про многополярный мир, и там интересно сказал один спикер: даже в многополярном мире Евразия будет главным полюсом многополярного мира. Я тоже с этим согласна. И это очень важно, чтобы Евразийский континент максимально мог развиваться, будучи экономически связанным, и без транспорта, без логистики это невозможно.

Мы это хорошо понимаем, но с другой стороны, понимаем и то, что это довольно непросто. И есть определённая конкуренция за разного рода логистические коридоры, поскольку есть разное видение того, где они должны проходить. Но хочется надеяться, что те страны, которые хотят конструктивного взаимодействия в рамках нашего континента, они будут готовы к созданию какой-то общей системы связанности, которая увеличит доступность разных регионов Евразии друг для друга, потому что это приведёт нас всех к общей экономической выгоде, и в целом будет способствовать созданию стабильного развивающегося евразийского пространства, что, безусловно, внесёт свой вклад в том числе и в разрешение разного рода конфликтов, которые прямо на наших глазах на нашем евразийском общем пространстве, к сожалению, происходят.

Позвольте мне представить участников нашей сегодняшней дискуссии. Вот начну я с нашего самого уважаемого гостя – это Арзыбек Орозбекович Кожошев, член коллегии, министр по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии. Арзыбек Орозбекович ранее в Кыргызской республике также был министром экономики, вице-премьер министром, так что у него огромный опыт и в экономике. И сегодня мы будем очень рады услышать от него не просто как эксперта какие-то оценки того, что происходит с логистикой евразийского пространства, но как от человека, который прямо сейчас, непосредственно находясь на своём посту, выстраивает эту логистику в рамках Евразийского экономического союза. То есть нам будет очень интересно услышать о практических шагах, которые сейчас происходят в этом направлении.

Далее позвольте вам представить нашего гостя из Китая господина Ву Юхуа, исполнительного президента технопарка в Шанхае и исполнительного президента наукограда Yangtze River Delta Sci-tech City. И также господин Ву является участником множества разных общественных организаций в Китае, также он представляет совет китайских компаний с иностранными инвестициями, и за свой вклад в экономическое развитие Китая также был лично награждён золотой медалью руководителем Китая Си Цзинпином. Приветствуем господина Ву.

Далее позвольте представить господина Парамонова Владимира Владимировича, он у нас представляет сегодня Узбекистан, он советник директора и заведующий отделом Координационно-методического центра по вопросам новейшей истории Узбекистана при Академии наук Республики Узбекистан, а также он является создателем одного из самых известных интернет порталов по экспертизе о евразийском пространстве. И таким образом выступает не только как учёный, но ещё и как популяризатор евразийской тематики.

Далее позвольте вам представить нашего гостя, коллегу из Армении, Арама Виленовича Сафаряна, директора Центра российских исследований факультета международных отношений Ереванского государственного университета, председателя общественной организации интеграции и развития. Также в Ереване есть организация «Евразийский клуб», которой он руководит. И в прошлом Арам Виленович также был дипломатом, журналистом, имеет большой опыт именно в сфере международных отношений.

Далее позвольте представить вам коллегу, который представляет у нас сегодня Европу – это господин Витторио Торрембини, президент Ассоциации итальянских бизнесменов в России. Господин Торрембини уже не первый год принимает участие в работе Московского экономического форума, и мы очень рады, что он сегодня с нами, потому что это позволит нам видеть всю картину евразийского пространства, потому что Европа это важная часть этого пространства. Мы очень надеемся, что те обстоятельства, которые сейчас препятствуют полноценному сотрудничеству на евразийском пространстве, в том числе и с европейскими странами, что как-то это будет преодолено, и мы вновь сможем увидеть общее сотрудничество на евразийском пространстве, в том числе и с участием европейских стран и России.

Далее хочу представить нашего гостя из Ирана господина Рухолла Абуджафари, тоже доктор наук, профессор. Он советник по экономике Центра прогресса и развития при администрации президента Исламской Республики Иран.

Как вы видите по географии наших участников, фактически мы видим представленность стран Евразийского континента и с востока, и запада, и севера, и юга. Это очень интересно. И поэтому хотелось бы услышать от наших экспертов сегодня то видение, как им видится, как должна быть устроена логистика евразийского пространства. Конечно, каждый из них, как я предполагаю, скажет больше в том числе о собственной стране, о её роли в этой транспортной связанности, но в то же время было бы интересно услышать и в целом ваши прогнозы о том, как будут развиваться эти транспортные коридоры на евразийском пространстве в целом, и какие из них вам видятся наиболее перспективными.

Давайте тогда мы начнём сегодня с выступления уважаемого Арзыбека Орозбековича. Хотели бы попросить вас рассказать о том, как сегодня в Евразийском экономическом союзе видится транспортное, логистическое развитие, что сейчас делается. Из первых рук хотели бы услышать ваши оценки, ваши прогнозы.

**Арзыбек Кожошев:** Спасибо, Маринэ. Я хочу от имени Евразийской экономической комиссии поприветствовать всех организаторов. И для меня большая честь выступать с этой высокой трибуны. Евразийскому экономическому союзу в этом году 29 мая исполняется ровно 10 лет. Мы одна из самых молодых интеграционных организаций в мире. Я бы даже сказал, что это самая молодая организация. Но, несмотря на то, что мы молодая организация, мы добились очень многого.

Самые базовые принципы создания данного союза – это было четыре принципа: свободное передвижение товаров, услуг, капитала и рабочей силы.

Со время создания союза, если динамику рассказать, с 2014–2015 годов по 2022 год – у нас уже есть официальные отчетные данные, – внутренний валовый продукт в Евразийском экономическому союзе вырос на 9%. Из них 24% – это сельское хозяйство, около 18% рост промышленности. Кроме того, товарооборот, взаимная торговля выросла 2 раза. Экспорт вырос на 70%. Это говорит о том, что сегодня Евразийский экономический союз является устойчивой интеграционной организацией, которая, несмотря на все перипетии, несмотря на всю турбулентность экономики – даже будем говорить про 2020-е годы, когда был ковид, и последние события, которые происходят, – это не влияет на то, что мы становимся с каждым годом сильнее и сильнее. В унисон тому, что было сказано: в многополярном мире Евразийский экономический союз займёт своё достойное место, и мы будем одной из самых сильных организаций в мире. Я так считаю и уверен.

Уважаемые участники форума, в текущих условиях, когда в мировой экономике идут фундаментальные перемены, связанные с глобальными разворотами грузопотоков на восток и Азию, формируются новые торговые рынки и логические цепочки поставки товаров, вопросы развития евразийских транспортных коридоров становятся больше актуальными в повестке наших стран. Новое прочтение получили традиционные международные транспортные коридоры, проходящие на территории наших стран: это «Север — Юг», «Европа — Западный Китай», «Транскаспийский международный транспортный маршрут», а также китайская инициатива «Один пояс — один путь».

Открываются новые возможности для развития сотрудничества стран союза с Китаем, Ираном, Индией, африканскими странами, странами Латинской Америки. Это подтверждают и цифры. По итогам 2023 года объём перевозок грузов по всем направлениям международного транспортного коридора «Север — Юг» составил 18 млн тонн. По прогнозам экспертов, до 2030 года он может вырасти до 41 млн тонн. Схожая динамика прослеживается и на Транскаспийском маршруте, где объём перевозок в 2023 году вырос на 86% по отношению к предыдущему году. В среднесрочной перспективе ожидается рост до 11 млн тонн в год.

В этих условиях государства союза совместно с комиссией сосредоточили свои усилия на дальнейшем формировании общего транспортно-логистического пространства и развитии евразийских транспортных коридоров.

Договором о союзе создание и развитие евразийских транспортных коридоров определенно как один из основных приоритетов скоординированной и согласованной транспортной политики. Это заложено в стратегических концептуальных документах нашего союза, в том числе и в декларациях о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках союза с 2030 год и на период до 2045 года. Эта декларация принята, и она у нас утверждена главами государств в декабре 2023 года.

Главами правительств наших стран одобрен перечень приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов в сфере транспорта – масштабные проекты, которые направлены на дальнейшее развитие евразийских транспортных коридоров.

Приняты рекомендации коллегии по развитию мультимодальных перевозок и транспортно-логистических центров по общим подходам к цифровой логистике, развитию электронного документооборота и безбумажных перевозок.

Особую важность представляет проект создания экосистемы цифровых транспортных коридоров, запущенный три года назад. Сейчас на площадке комиссии проходит его перезагрузка, предложены новые решения по достижению этих целей.

Завершается работа над пакетом документов, необходимых для реализации соглашения о применении союза навигационных пломб для отслеживания перевозок. Это даст нам такую большую возможность для увеличения товарооборота. Вы знаете, что у нас между странами на это возникают проблемы на границах между Российской Федерацией и Белоруссией, или Казахстаном и Кыргызстаном. И навигационная пломба будет одним из инструментов решения данного вопроса.

В текущем году подводятся итоги за период по реализации транспортной политики 2020–2023 годов. И мы сейчас уже подготовили дорожную карту на 2024–2026 годы, где будут определены приоритеты.

С учётом особой важности и значимости развития международного транспортного коридора «Север — Юг», комиссия наращивает международное сотрудничество с Исламской Республикой Иран и Объединёнными Арабскими Эмиратами.

Уважаемые коллеги, обратите внимание на карту евразийских транспортных коридоров, включающих евразийские железнодорожные маршруты, евразийский мультимодальные маршруты, а также евразийские автомобильные коридоры и маршруты. На карте показаны евразийские транспортные коридоры и маршруты с выходом в Балтийское море, на Северный морской путь, к Китаю, Ирану, арабским странам и Индии.

В настоящее время протяжённость евразийских транспортных коридоров составляет 12 тыс. железнодорожных и 4,5 тыс. автомобильных дорог. В состав коридоров также входят российские порты Калининград, Махачкала, Новороссийск, Усть-Луга, казахстанские порты Актау и Курык.

Наряду с созданием евразийских транспортных коридоров значимая работа по формированию перечня приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов. Напомню, что в 2022 году главами правительств был одобрен перечень приоритетных инфраструктурных проектов в сфере транспорта. Их было семь. Сегодня их число было дополнено ещё четырьмя проектами, и на сегодня составляет 11 проектов. Они направлены на дальнейшее развитие торговли внутри наших стран. Реализация этих крупнейших масштабных проектов в будущем позволит обеспечить большую транспортную связуемость наших стран и создать надёжный транспортный каркас на Евразийском континенте. Одновременно на национальном уровне также продолжается работа государственного союза по повышению транспортной связуемости и строительству новых транспортных путей. В частности, национальный проект крымской стороны по строительству железной дороги «Китай — Кыргызстан — Узбекистан», который в будущем может стать новым альтернативным железнодорожным коридором, и позволит наиболее эффективно интегрировать железнодорожный транспорт Кыргызской республики в мировую транспортную систему.

Логистическим продолжением работы в сфере транспорта стал Комплексный план развития евразийских транспортных коридоров, принятой коллегией комиссии в конце 2023 года. Документ включает 10 мероприятий и направлен на реализацию ключевых положений транспортной политики ЕЭС, охватывает практически все аспекты работы стран пятёрки и комиссии по развитию транспортной инфраструктуры. Документ необходим для дальнейшего формирования единого транспортного пространства интеграции транспортных систем стран пятёрки в мировую транспортную систему, и реализации развития транзитного потенциала в рамках союза. Сейчас мы работаем над подготовкой целевых индикаторов развития евразийских транспортных коридоров, паспортов коридоров, разработка единых требований к коридорам, определением мероприятий по развитию отдельных участков, направленных на выявление и устранение узких мест. В этом процессе считаю очень важным активное участие научных организаций, специализированных институтов транспортной системы. Я думаю, что наше сегодняшнее общение тоже даст хороший импульс для развития транспортной системы.

Безусловно, посылы, которые зафиксированы в декларации, должны найти своё отражение в конкретных задачах с понятными измеримыми целевыми показателями, индикаторами, цифрами. На национальном уровне странами союза планируется реализовать мероприятия по развитию евразийских транспортных коридоров, которые позволят построить около 1000 км новых железнодорожных магистралей, электрифицировать порядка 800 км железнодорожных путей, ввести более тысячи километров новых автомобильных дорог и реконструировать более 3000 км дорог. Это ближайшие 2–3 года.

В соответствии с комплексным планом предусматривается анализ реализации мероприятий по развитию железнодорожной, автодорожной и портовой инфраструктуры, входящей в евразийские транспортные коридоры. Её результатом будет на ежегодной основе представляться доклад на заседании комиссии. Также результаты мониторинга. В целом информация о реализации комплексного будет включать новый ежегодный доклад о транспортной инфраструктуре.

Уважаемые участники форума, с учётом регламента я постарался коснуться новых основных аспектов. Вместе с этим не могу не отметить то, что комиссия с государственным союзом активно занимается внедрением цифровых технологий, разработкой документов об интеллектуальных транспортных системах. Мы понимаем, что сегодня, несмотря на имеющие сложности, многократно повысилась ценность общего рынка транспортных услуг, открылись новые возможности развития транспорта и обеспечения устойчивого экономического развития.

На этой позитивной ноте решите завершить свой доклад. Мы открытая организация, всегда на наших мероприятиях, когда мы проводим круглые столы, мы рады вас видеть. И сегодня я рад с вами общаться. Спасибо!

**Маринэ Восканян:** Арзыбек Орозбекович, большое спасибо за ваш доклад! В нём содержался такой объём информации, что хочется задать целый ряд уточняющих вопросов, но мы это, наверное, сделаем уже после того, как все наши участники выступят со своими первыми выступлениями, и тогда будут вот эти уточняющие вопросы. Там очень масштабная картина. Может быть, хочется от вас из первых рук услышать некоторые детали, даже по каким-то отдельным коридорам, которые вы нам показали, и мероприятиям, планируемым в ближайшее время в рамках Евразийского экономического союза, по развитию этих коридоров.

Сейчас мне бы хотелось предоставить слово нашему уважаемому гостю из Китая, доктору, профессору Ву, который нам представит видение той связанности евразийского пространства со стороны одного из самых важных государств евразийского пространства – со стороны Китая. Конечно, мы все уже знаем про проект «Один пояс — один путь», но, тем не менее, очень интересно от представителей этой страны услышать вот видение того, как сегодня в Китае видят развитие транспортной связанности Евразии, куда эти коридоры направлены, какое их ждёт дальнейшее развитие. Уважаемый господин Ву, слово вам.

**Ву Юхуа:** Уважаемые дамы и господа, добрый день. С огромным удовольствием выступаю сегодня на Московском экономическом форуме. Спасибо за возможность обсудить вместе с вами эти важные актуальные темы. Хочу начать с проекта «Один пояс — один путь» и с политики Китая относительно транспортной связанности. Действительно, Китай играет важную роль в евразийском пространстве. И стратегические отношения Китай на евразийском пространстве очень важны. В этом отношении у нас развивается торговля, культурные обмены. Конечно же, перед нами стоят определённые вызовы и стратегические необходимости, которые нужно реализовать для реакции на эти вызовы. И, конечно же, поговорим о будущем.

Итак, давайте поговорим о том, что движет вперёд экономический рост. Три его аспекта. Первый – это инициатива «Один пояс — один путь» как средство катализировать экономический рост. Второй важный аспект – это сеть торговых зон, которая способствует развитию сотрудничества между стран, которые в этом пространстве работают. Наконец, третье – инвестиции в развитие инфраструктуры, благодаря которым обеспечивается большая транспортная связанность, делает эту связанность более простой.

Китай всегда выступал за более широкую региональную экономическую интеграцию. И за счёт инициативы «Один пояс — один путь» Китай активно участвует в экономическом сотрудничестве со странами евразийского континента, а размер инвестиций превышает триллион долларов, благодаря чему развивается торговля и обеспечивается экономическая интеграция на региональном уровне.

Кроме того, важную роль в финансировании сотрудничества играет Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (он по-другому известен как АБИИ). Это банк, который находится под значительным влиянием Китая, и он содействует развитию регионального сотрудничества.

Как мы взаимодействуем на уровне Евразии? Это можно наблюдать в трех направлениях. Первое направление – это инициатива «Один пояс — один путь». Как вы, вероятно, знаете, общий объём инвестиций на текущий момент времени составляет более 130 млрд долл. США, и эта инициатива уже внесла свой вклад в углубление регионального экономического сотрудничества и интеграции. Всего установлены мощности на 77 магистральных путях. И в результате на сетях China Railway Express уже было зафиксировано более 40 тыс. путешествий. Благодаря этому осуществляется взаимосвязь по всей Евразии. В конечном итоге можно сказать, что китайские компании финансировали и создавали производственные предприятия, которые, например, включают завод BMW в Китае, а также мы реализовали в России проект по строительству газопровода.

Здесь вы видите нашего президента Си Цзиньпина вместе с представителями Германии, которые находятся в городе Дуйсбург. И здесь они ждут прибытия поезда из Чунцина. И это действительно крупнейшая Веха в истории. Как видно здесь, у данного проекта есть определённые преимущества, которые вполне осязаемы: это упрощение логистики, снижение цены, безопасность, качество услуг. Все это улучшается. И благодаря экспресс магистрали между Китаем и Европой мы уже зафиксировали более 370 тыс. перевезённых двадцатифутовых контейнеров. И одновременно с этим следует отметить, что количество грузовых поездок достигло почти 3 тыс. за первые два месяца 2024 года (на 9% больше), а количество перевозок двадцатифутовых контейнеров увеличилось на 10%. Кроме того, поезда, соединяющие Китай и Европу, сегодня достигли 25 европейских стран, а в общей сложности охвачено 219 городов.

Уважаемый господин министр уже показывал эту картинку, которую я показываю на своём слайде. Здесь можно сказать следующее в общих чертах. Три основных магистрали, направления: восточная, центральная и западная магистрали. Это была общая информация.

И, наконец, хотел поговорить об экономических и торговых отношениях Китая с партнёрами по Евразии. В 2022 году объём торговли Китая со странами вдоль проекта «Один пояс — один путь» достигла почти 13,9 трлн долл. Мы наблюдаем рост почти на 20%. У нас отмечается быстрый рост и растущие объёмы инвестиций в Центральной Азии в целом.

Как вы видите, здесь приведены цифры: объём торговли с Европой достиг рекордных показателей – 856,3 миллиарда в 2022 году. А инвестиции в Центральную Азию со стороны Китая продолжают расти. В 2022 году размер этих инвестиций вырос год от года на 31,2%. Таким образом мы не только торгуем, но и занимаемся тем, что называется «укрепление мягкой силы». Мы взаимодействуем с ЕАЭС, это очень важное объединение на евразийском пространстве. А что касается экспорта культурного продукта из Китая, произведений искусства и спорта, объёмы такого рода поставок увеличиваются – мы наблюдаем рост на 11%.

Что касается реагирования на вызовы, которые возникают на геополитическом пространстве, такие вызовы включает в себя углубление экономического сотрудничества и усиление нашего взаимодействия на дипломатическом уровне.

Если говорить про перестройку экономики, совершенствование инфраструктуры и промышленности, то здесь важно отметить, что Китай усиливает и углубляет своё взаимодействие с евразийским экономическим союзом. Мы видим рост инвестиций в зелёные инвестиционные проекты, развитие зелёных технологий.

А это часть проекта «Один пояс — один путь», – развитие цифровой экономики. И это одно из стратегических направлений, если говорить про обеспечение долгосрочной стабильности.

Здесь я подошёл к концу своего выступления, и хочу вас искренне поблагодарить за внимание. Спасибо!

**Маринэ Восканян:** Большое спасибо, господин Ву, за ваш рассказ о стратегии Китая в отношении развития своего большого логистического проекта в Евразии. И я думаю, что когда мы дойдём до дискуссии, то сможем, может быть, ещё обсудить такой вопрос, как сопряжение проекта «Один пояс — один путь» ещё с другими проектами на этом пространстве. Вы также затронули вопрос сотрудничества в рамках ЕАЭС.

Давайте перейдём к нашему следующему докладчику. Если мы пойдём с востока на запад, как сейчас мы видели на ваших слайдах, то мы видим, что эти коридоры проходят далее после Китая через страны региона Центральной Азии. И я вот хотела бы попросить Владимира Владимировича Парамонова выступить следующим и рассказать о том, как в Узбекистане, стране, которая находится географически именно в регионе Центральной Азии, как видится для Узбекистана его участие в этих различных транспортных коридорах, и в целом как просто эксперта политолога дать оценку общим перспективам этой евразийской транспортной связанности. Владимир Владимирович, я вас прошу.

**Владимир Парамонов:** Уважаемые коллеги, здравствуйте! Во-первых, я хотел бы поблагодарить организаторов этого довольно уникального мероприятия. В первую очередь я бы отметил энергию Константина Анатольевича, таких экспертов, как Маринэ. Анализируя как аналитик и практик каждое мероприятие, я бы вот выделил три постулата, три лозунга этого форума: это энтузиазм, профессионализм и честность, что, на мой взгляд, принципиально важно. И сегодня очень много говорили об экспертной честности, о профессионализме, когда человек, отвечающий за свою тематику, не должен лезть в другую тематику и так далее. А примеров такого очень много. И принципиально важна честность, потому что, если мы начинаем врать друг другу, сами себе, и успокаиваем себя какими-то «ура-ура» лозунгами, то это очень чревато.

Также отмечу, что мой проект «Центральная Евразия» – вы можете набрать в интернете «Центральная Евразия», ceasia.ru, – там есть библиотека и база данных, экспертные дискуссии какие-то, архив, потому что, 5 лет защищая докторскую диссертацию по тематике взаимоотношений стран Центральной Азии с Россией и Китаем в сферах политики, экономики, безопасности, я не ввёл этот проект. Но там есть книги, в том числе характеризующие атмосферу развития стран Центральной Азии. И это, я думаю, принципиально важно для России, потому что экспертов по Центральной Азии, к сожалению, в России очень мало.

Маринэ попросила дать оценку роли Узбекистана в системе евразийского развития. Мягко говоря, Узбекистан расположен очень глубоко в Евразии. Это географически дважды замкнутая страна, единственная в мире, кроме Лихтенштейна, интегрированного в европейское экономическое пространство. Для Узбекистана нужно преодолевать границы двух государств, чтобы выйти к ближайшим рынкам морским портам. Но тем не менее, Узбекистан – это ворота в Юго-Восточную Азию, ворота в Афганистан, потому что иначе не пройти в Южную Азию.

Второй момент – перспективы развития транспортных коридоров. Я отвечу кратко: это зависит от исхода СВО, это зависит от успешности или неуспешности коллективного Запада и его элит (может быть, «элит» в кавычках) нанести стратегическое поражение России. И мы стали задавать вопрос: а нужно ли нам это стратегическое поражение? Мы начали представлять: а есть ли мир без России? Есть ли для нас этот мир и каким он будет? Он нам очень неприятен, такой мир без России. Для тех, кто понимает динамику развития и Центральной Азии, и Евразии.

Итак, я сейчас пройду по тем вопросам, которые были обозначены в качестве перспективных в этой сессии.

«Транспортные коридоры и цели экономического развития». Я бы несколько изменил акценты этого вопроса. Все-таки поставил на первое место «Цели развития и транспортные коридоры». И поясню: уверен, что цели не должны иметь лишь экономическое измерение. Экономика – все-таки это не самоцель. Поэтому цели должны гармонично включать и социальные, И политические задачи, и, безусловно, задачи в сфере безопасности. Человек, очевидно, должен быть в центре развития. Не конкретный какой-то один человек или маленькая группа, а сообщество людей.

Напомню, что одни из главных социальных достижений всего человечества связаны и с бесплатным образованием всех уровней, и с бесплатной медициной. Эти достижения уже сейчас во многих странах утрачены. А в целом достойные, справедливые, безопасные и так далее условия жизни и развития населения конкретных стран, на мой взгляд, и должны быть в центре этого всего. В свою очередь, подчинённые цели транспорта, в том числе транспортных коридоров, на мой взгляд, также не должны будут преследовать развитие транспорта и транспортных коммуникаций как самоцель, транспорта ради транспорта. Поэтому эти цели должны быть неразрывно связаны с обеспечением интенсивного устойчивого экономического роста, причём на системной, комплексной, соответственно, плановой основе, социального роста. Как и за счёт чего? Это уже отмечу в других блоках.

Итак, второй блок: «Инфраструктурные коридоры и международные экономические отношения: интересы и противоречия». С одной стороны, исторически сложилось, что центральными звеньями инфраструктурных коридоров большей частью Евразии являются коридоры, сформированный в период существования СССР. Соответственно, одной из важных, наверное, ключевых проблем является то, что очень часто это старая, стареющая, изношенная, нуждающаяся в модернизации и значительных инвестициях, или уже даже не подлежащая восстановлению инфраструктура. Соответственно, если ставятся задачи по модернизации инфраструктуры и развитии в целом, то требуется введение новых энергетических мощностей. У нас наблюдается катастрофическая нехватка на просторах внутренней Евразии энергетических мощностей. Мы упираемся в дилемму строительства или нестроительства атомных электростанций. В Казахстане тоже долгое время обсуждают, в Узбекистане тоже говорят об этом, но пока никуда не сдвинулись.

С другой стороны, понятно, что постепенно формируются новые коридоры, системы нефте- и газопроводов, авто- и железных дорог. И важную группу здесь представляет разбалансированность. Центробежность, так скажем, ориентированность инфраструктуры на разные центры силы и влияние в Евразии и за её пределами, что разрывают геополитически и геоэкономически внутренний регион. И основной дисбаланс, на мой взгляд, здесь вносят интересы Запада и западных транснациональных корпораций.

Что Китай? Вначале он действовал примерно как запад. В дополнение к выступлению нашего китайского коллеги. Мне было интересно посмотреть, какие цифры по инвестициям в Центральную Азию. На самом деле, не названо было конкретных цифр. А я вам оглашу: порядка 150 миллиардов долларов с момента независимости стран Центральной Азии Китай вложил в Центральную Азию, согласно официальным данным. Где-то половина – это инвестиции, а где-то всё же кредиты. Для примера, для сопоставления: по имеющимся данным, Россия вложила только 20 млрд прямых инвестиций. Но огромные доходы Центральная Азия получает от трудовой миграции.

Что Россия? Повернулась ли она на восток? Я пока честно скажу: не уверен. Вроде бы развернулась вполоборота когда-то, но, мне кажется, все же ещё стоит боком и к самой Сибири, и тем более Центральной Азии. Так как время моего выступления завершается, отвечу на самый главный, на мой взгляд, вопроса «Каковы пути Евразии?». На мой взгляд, путь только один: вместе с Россией, вместе с Китаем. И понятно, что Центральная Азия здесь играет ключевую, а возможно, решающую роль в этой связке. Спасибо!

**Маринэ Восканян:** Спасибо, Владимир Владимирович. Я хочу вас поблагодарить за то, что вы определённым образом заострили нашу дискуссию. Но я хочу вас заверить: если вы думаете, что мы здесь имеем радужное видение того, что в Евразии все в полном порядке и все только развивается, то, разумеется, нет. Мы все прекрасно понимаем, что именно логистические коридоры являются поводом для конфликтов между государствами. И борьба за эти коридоры в том числе является причиной для очень серьёзных конфликтов на евразийском пространстве. Конечно, мы отдаём себе в этом полный отчёт. И то, что вы затронули тему того, что очень серьёзное влияние на формирование этих коридоров окажет в том числе итог специальной военной операции, которую ведет Россия – разумеется, этот параметр очевиден.

Если позвольте, я вам потом отдельно хотела бы задать вопрос уже в рамках нашей дискуссии, так что хотела просто подчеркнуть, что все участвующие в нашей сессии отдают себе отчёт, что далеко не все так просто с нашей логистикой. Именно поэтому мы и обсуждаем, что нужно сделать, и хотим услышать трезвые оценки, а говорить о том, как мы собираемся, чтобы всё у нас было хорошо.

Позвольте перейти к нашему следующему докладу. Я хотела бы предоставить слово Араму Виленовичу Сафаряну, нашему коллеге из Армении. Как вы видели в том числе и на представленных слайдах, разумеется, Армения тоже является страной, которая очень важна, в частности, для проектов связанности Севера и Юга Евразии. И поэтому вот хотели бы услышать мнение Арама Виленовича о перспективах того, каким образом вот эти коридоры могли бы проходить в том числе через территорию Армении. Я ещё раз хочу подчеркнуть, что, хотя наши эксперты каждый говорит в том числе о своей стране, но и хотелось бы услышать некие общие оценки по всей Евразии в том числе.

**Арам Сафарян:** Глубокоуважаемая госпожа Восканян, позвольте, во-первых, поблагодарить вас и оргкомитет Московского экономического форума за приглашение участвовать в работе этого очень сильного, очень смелого подмостка интеллектуалов по разработке новых хороших, свежих идей и подходов для нашего общего развития

Во-вторых, дорогие участники четвертой секции, я бы хотел сказать о том, что Южный Кавказ испытывает влияние глобальных процессов, которые ознаменовывают наше время и о которых здесь уже говорили. Первое – это противостояние коллективного Запада и России, это гибридные войны. Это страшно, это отбрасывает в нашем развитии, но это реалии, которые ещё неизвестно, когда будут изменены.

Второе – это равное передвижение экономического центра мира из региона Запада, Атлантики и Европы, в сторону востока, вплоть до Китая и до Тихого океана. И это этот переход экономического роста диктует совершенно свежие взгляды и подходы по организации транспортно-логистических коридоров.

Как вы знаете, последние три года Армения, моя маленькая страна, ведёт переговоры по нормализации отношений с соседним Азербайджаном, и ведёт переговоры также о нормализации отношений, установлении дипломатических отношений и возобновлении работы коммуникаций с соседней Турцией. Такая возможность предоставлена в таком объёме впервые за последние 30 лет. И все больше вырисовывается перспектива возобновления работы всех транспортных коммуникаций Южного Кавказа, которые застопоривались на протяжении всего постсоветского времени. Переговоры продвигаются очень трудно, очень сложно, но с большей долей уверенности можно сказать, что они будут закончены и договоры будут подписаны. Это значит, что Южный Кавказ сразу станет ареной, перекрёстком, как его назвал руководитель нашей страны, перекрёстком мира, перекрёстком оси «Запад — Восток» и «Север — Юг». О Западе и Востоке я долго не буду говорить. Это совершенно новое направление, и очевидно, что и переход через Армению, связи Турции, Нахичевани, Азербайджана – кто знает карту, – Каспийское море и даже дальше страны Центральной Азии, тюркские страны этого региона – это один коридор, который пользуется поддержкой Запада. Но это выгодно также и России, поэтому Россия развивает в новых обстоятельствах очень тесное сотрудничество с Турцией и Азербайджаном. Мы понимаем, что это новое сотрудничество диктует новые условия в регионе, и не уходим от своей ответственности участвовать в разработке открытий транспортных коридоров нашего региона.

Хотел бы сказать два слова очень коротко об оси «Север — Юг». К этой оси очень ревностно относится коллективный Запад. Есть пропаганда и насчёт того, что Армении следовало бы с помощью Турции и западных соседей выгнать Россию из Южного Кавказа. Это добавляет нервозности в региональные отношения и большую неуверенность. Но можно убеждённо сказать, что развитие этой оси из Ирана, стран залива через Иран, через Южный Кавказ в Россию – это очень перспективное направление. И, в связи с этим, хочу сделать одно свежее заявление: просим российских друзей, просим грузинских друзей подумать, подумать, ещё раз подумать над возможностью возобновления работы железнодорожной ветки через Абхазию. При возрастающих объёмах нашей торговли с Россией – а это уже очень внушительные цифры и экспорта, и реэкспорта, и импорта, и всех остальных видов сотрудничества, – ось через Абхазию могла бы создать совершенно новый уровень отношений. И, например, железнодорожный состав, начинающий свой путь из Тегерана и доезжающий до Москвы, по-новому бы заставил подумать о значении этой оси для Южного Кавказа, для России в целом.

И последнее. Россия заявила о том, что через 6 лет она будет четвертой державой мира по объёме внутреннего валового продукта по паритету покупательной способности. Это очень серьёзная заявка. Я поздравляю вас с этим. И абсолютно убеждён, что в случае её реализации Россия будет очень желанным партнёром не только для стран Постсоветского пространства, но и для стран большой Евразии. Спасибо вам за внимание!

**Маринэ Восканян:** Спасибо, Арам Виленович. Хотя у вас выступление оказалось достаточно кратким. Вы даже не выбрали ваш регламент. Тем не менее, хотелось бы вас поблагодарить за очень консолидированный взгляд. Вы всё осветили. Мне кажется, что ваш доклад как раз продолжает тему, затронутую Владимиром Владимировичем, о том, что конкуренция за коридоры велика. И мы еще можем увидеть массу сюрпризов в их развитии, в том числе и неприятных. Но хочется надеяться, как вы отметили, что возможны какие-то конструктивные исходы для всех нас.

Вы в том числе сказали о том, что перспективы в целом товарооборота запада Евразии и востока Евразии, они в принципе важны для самого запада Евразии. В этой связи я хотела бы предоставить слово господину Торрембини. Прежде чем я это слово предоставлю, я отдельно хочу сказать, что, безусловно, в условиях нынешнего конфликта России с коллективным Западом, тем не менее, мы все-таки не должны забывать, что коллективный Запад – это такое понятие политическое. И, как сказал несколько дней назад наш президент Владимир Владимирович Путин, у России нет недружественных стран, а у России есть недружественные элиты в ряде стран. И я из моего в том числе и личного опыта многолетнего сотрудничества с коллегами из стран как Востока, так и Запада, я глубоко убеждена, что здоровые экономические отношения, хорошие экономические связи с Россией, и в том числе участие в совместных проектах, где и Европа, и Россия, и другие страны евразийского пространства могли бы взаимодействовать взаимовыгодно… Это не значит, что надо поступаться своими интересами в чью-то пользу. Но я думаю, что мы увидим, рано или поздно, возможности для конструктивного сотрудничества на евразийском пространстве. И в этой связи я как раз и хотела бы предоставить слово уважаемому господину Торрембини как представителю ассоциации итальянского бизнеса в России. А бизнес – это те люди, которые стараются всеми силами, несмотря на политические противоречия, все-таки выстраивать конструктивные связи и всегда стараются в этом плане надеяться на лучшее. Хотелось бы в этом смысле, дорогой господин Витторио Торрембини, услышать, что вы думаете: увидим ли мы ещё эти времена, когда Евразия будет транспортно связанной, единой, и в том числе с участием европейских стран?

**Витторио Торрембини:** Спасибо за приглашение! Как вы понимаете, не так просто для представителя европейских стран выступать, когда вот все наши коллеги, которые старались кое-что сказать, сразу попали в список не самых хороших людей. Но для предпринимателей важно одно: самое главное для любого предпринимателя – говорить о будущем. Любая программа, которая создается, которая интересует, любая фирма – всегда надо посмотреть наперед на 3–5–6–10 лет. Каждые грозы в конце имеют радугу. Поэтому наша задача сегодня – говорить и обсуждать, что мы будем делать дальше.

И, действительно, мы, итальянцы, имеем среди всех положительных и неположительных характеристик одну характеристику – мы очень любопытны. У нас был Марко Поло, который изучал Китай, был Колумб, который хотел плавать на запад, чтобы пойти в Китай. К сожалению, нашел препятствие впереди пути. Но мы все ищем возможности общаться с другими народами. И не только по культурам, а по бизнесу.

И, действительно, логистические коридоры являются картиной геополитической, геоэкономической ситуации в какой-то определенный момент.

Чтобы определить, какая развитие мир имеет на сегодняшний день, надо посмотреть именно эти логистические коридоры. И, к сожалению, мы замечаем, что 75% товаров на сегодняшний день идут через море. И вот это море не контролируется всеми странами, которые имеют развитые экономики и так далее, а его контролируют в основном две страны – Англия и Соединенные Штаты. И это уже дисбаланс, который, рано или поздно, надо скорректировать.

Наши коллеги из Китая говорит: «У нас огромное развитие, у нас новые проекты и так далее, но товары должны идти через море». Допустим, они приехали в Италию, купили два порта Триест и Джоя-Тауро. Но если по пути корабли останавливается, то у них тоже серьёзные вопросы. Поэтому эта идея создавать или пересоздавать «Шелковый путь», новый коридор «Юг — Север», который вот идёт параллельно Суэцкому каналу, и так далее – это является геополитическими вызовами, про которые нельзя думать, что это все так спокойно. Но развитие экономики идет. Европа и коллективный Запад теряют позиции. И никто не будет останавливать страны, которые развиваются. Даже если мы построим 30–40 крупных кораблей, которые заблокируют всё – ничего нельзя заблокировать. Поэтому надо думать о будущем. В 2019 году итальянское правительство подписало очень интересный договор с Китайской Республикой по возобновлению проекта «Шелковый путь». Это было очень серьёзное решение. Прошли 5 лет, повлияли Соединённые Штаты, и новое итальянское правительство закрыло этот договор. Это не очень хороший сигнал, потому что все равно этот «Шёлковый путь» идёт.

Несколько лет назад были договорённости расширить Суэцкий канал, чтобы была более широкая международная коалиция, которая смогла бы контролировать. Но там тоже повлияли Штаты и не дали такую возможность.

И родился проект «Юг — Север», который является параллельным Суэцким каналом. Это очень серьезный проект.

Что нам сделать? Если мы хотим работать, наши товары должны двигаться или через море, или через железную дорогу, или через автодорогу. Любой нормальный предприниматель, который думает о будущем, найдёт все возможности, чтобы использовать то, что есть, и то, что предлагается. Поэтому эти коридоры, про которые вы говорите – «Шёлковый путь» и коридор «Юг — Север», – это является очень серьёзной перспективой, про которые никто не должен и не может забывать. И мы этот вызов принимаем как предприниматели, независимо от всего положительного и отрицательного влияния, которое на сегодняшний день существует. Это не идет речь о дружбе между Западом и Россией, о дружбе между Италией и Китаем, а это будущее нашего населения. Без производства, без экономического развития всё остановится. Поэтому я опять скажу: после грозы всегда будет радуга.

**Маринэ Восканян:** Дорогой Витторио, большое спасибо! Ваше внесло оптимистическую нотку в наш круглый стол сегодня, потому что хочется, чтобы так это и было. Есть у меня один вопрос к вам. Мы сейчас пройдём наш раунд выступлений и перейдём к вопросам.

Я хотела бы сейчас передать слово господину Абуджафари, нашему гостю из Ирана, который тоже в своём выступлении расскажет о видении уже упомянутого коридора «Север — Юг» с позиции Ирана. Пожалуйста, господин Абуджафари.

**Рухолла Абуджафари:** Дамы и господа, уважаемые гости, уважаемые участники круглого стола, это последнее выступление, но надеюсь, что оно от этого не становится менее важным. Прежде всего, позвольте поблагодарить организаторов форума, и особенно госпожу Восканян за прекрасно исполненную роль координатора и модератора. И позвольте выразить соболезнования в связи с последним терактом, который произошёл в Московской области. И как представитель человечества я чувствую грусть и горесть. К сожалению, в нашей стране произошла подобная трагедия – вчера произошла атака на консульство Республики Иран в Сирии. И мы видим продолжающийся геноцид в секторе Газа. 32 тыс. человек погибло в последнее время. 57 тыс. человек лишились домов. И мы надеемся, что конфликт в Палестине в конечном итоге закончится миром. Мы видим растущую необходимость в экономическом сотрудничестве между нашими странами, особенно на платформе БРИКС. Важно, чтобы мы вместе сталкивались с теми вызовами, которые мы видим сегодня. Необходимо развивать местные цепочки поставок, бороться с климатическим кризисом за счёт сотрудничества и создания более справедливого мира для всех.

Иранское правительство, граждане Ирана реализуют целый ряд проектов. В том числе мы развиваем транспортный коридор «Север — Юг», который будет играть огромную роль в усилении объёмов торговли. Такие магистрали сокращают время, расстояние, которое нужно для доставки грузов, способствуют развитию торговли, соединяет Центральную Азию с Россией и Северной Европой, соединяет с Юго-Восточной Азией страны Персидского залива. Кроме того, это обеспечивает безопасность по сравнению с торговлей морем и перевозками морскими путями.

За последние несколько лет Иран развивал свою часть коридора, который будет иметь огромное значение для местных стран. В 1996 году Иран соединил свою железнодорожную ветку с иракской железнодорожной системой для развития торговли. Развивая наши автомобильные дороги, железнодорожные дороги, порты в северной части страны, мы собственному развитию международной торговли. Сейчас мы соединяем Центральную Азию с Россией, с Персидским заливом и с Европой. Плюс мы активно задействуем Каспийское море. Такие порты, как Астара, Анзара и другие, которые обеспечивают поставку товаров в Россию. Они позволяют нам работать вместе с нашим портом на юге страны, который является одним из лидеров в контейнерных перевозках. Тем самым мы достигаем самых далёких уголков мира.

Одновременно мы развиваем и глубокие океанские порты, которые войдут в строй в ближайшие годы, тем самым мы обеспечиваем доступ через открытые морские пути. Это включает под порт Имама Хомейни, а также ряд других, тем самым обеспечивая доступ для стран, которые расположены на юге и на юго-востоке Азии. Международный транспортный коридор «Север — Юг» был согласован президентом Исламской Республики Иран, Россией и Индией ещё в 2000 году. За последние годы этот проект получил дополнительное внимание со стороны правительства этих трех стран. Следует отметить, что такие страны как Азербайджан, Беларусь, Кыргызстан, Армения, Таджикистан, Оман и другие, включая Турцию, также присоединились к этому соглашению.

В 2023 году Иран одобрил страны развитие этого коридора, в том числе через развитие нашей инфраструктуры на севере страны. Под председательством вице-президента нашей страны и при участии различных министерств мы придали новый импульс для развития этого коридора, для увеличения перевозок до 30 млн тонн, тем самым повышая эффективность использования железнодорожных возможностей и наших портовых систем. Этот коридор является частью более грандиозного плана. Более того, мы считаем, что это один из самых важных инфраструктурных проектов в нашей стране.

Железнодорожная ветка протяжённостью 1543 километра длиной сейчас строится, и благодаря ей мы существенно сократим время доставки грузов из стран Центральной Азии в район Персидского залива. В результате мы добились уже 64% продвижения по реализации этого проекта. И в ближайшие месяцы мы планируем этот проект довести до конца, и это станет вторым по размеру портом Ирана. Тем самым это станет платформой для получения и отправки грузов всех видов, включая контейнерные перевозки груза насыпью и так далее.

В северной части Ирана мы работаем с нашими возможностями по расширению нынешних 10 млн тонн возможностей этих портов. Мы это делаем благодаря местным инвестициям, международным инвестициям, и мы рассчитываем, что это приведёт к общему благосостоянию.

Кроме того, я уже говорил, что доступ к глубоководным портам очень важен, особенно на юге. Мы этому уделяли большое внимание последние годы. В результате возможности портов на юге Ирана сейчас превышают возможности необходимость, которая есть у страны, и её потребности.

Порт-Саид имеет возможность обрабатывать 90 млн тонн насыпного груза, а также огромное количество контейнеров, в том числе двадцатифутовых контейнеров. И сейчас мы протягиваем дополнительную ветку, который будет частью на транспортном коридоре «Север — Юг». Тем самым обеспечивается доступ через порты Саранц и Чабарах обеспечивают доступ грузов из стран Центральной Азии в такие регионы как Россия и Европа.

Их можно использовать для транзита грузов между соответствующими странами. И спрос на такого рода возможности растёт, особенно в условиях нестабильности поставок. И этому посвящены наши планы развития, в том числе проекты по электрификации в железнодорожных ветках, которые реализуются с помощью наших международных партнёров.

Иран стремится обеспечить доступ стран, которые находятся к северу от нас, к международным торговым морским путям. Мы планируем создать международную штаб-квартиру для транзитной организации, которая будет находиться под непосредственным контролем нашего правительства, и мы будем развивать транзит международных грузов от Ирана и далее. Тем самым мы будем реализовывать существенные изменения, которые будут заключаться в том, что мы будем перевозить грузы не только для обеспечения логистики, но и для создания новых возможностей связывать страны, которые находятся по соседству друг с другом, увеличивать связанность на трансевразийском пространстве и развивать нашу торговую связь. И наше правительство, наш парламент уже распорядился выделить несколько сотен локомотивов для развития нашей железнодорожной системы, и уже существует график работы в этом направлении, который очень существенно повысит пропускную способность той части международного транспортного коридора, который находится на севере страны. Мы рассчитываем на то, что будущее сотрудничество между нашими странами, в том числе с Россией, будет развиваться. На этом заканчивается выставление. Большое спасибо!

**Маринэ Восканян:** Я хочу поблагодарить спикеров за то, что все выдержали время своих выступлений, благодаря чему у нас ещё осталось время на небольшую дискуссию, возможность задать друг другу вопросы. И я хотела бы начать с вопроса Арзыбеку Орозбековичу. У меня будет вопрос, в котором будет заключаться два вопроса. В нашей сегодняшней дискуссии прозвучал вопрос конкуренции разных коридоров. И понятно, что хотелось бы понять, в чем заключаются конкурентные преимущества именно вот транспортных коридоров через, например, Евразийский экономический союз, о которых вы говорили. Это мой первый вопрос. И таким хвостиком к нему идёт второй. Мы понимаем, что внутри России у нас ситуация тоже далеко не идеальная и с железными дорогами, и в общем с инфраструктурой. И отсюда мой вопрос: если мы видим эти преимущества – и какие это преимущества, хотелось бы от вас услышать, – в таком случае что важно, какие инфраструктурные проекты тогда должны быть в первую очередь активизированы для этого, чтобы эти преимущества было можно реализовать в ближайшее время?

**Арзыбек Кожошев:** Спасибо Марине. Я бы хотел сказать, что востребованность евразийских транзитных коридоров будет с каждым годом увеличиваться. Этому есть две причины. Первая – это объективная причина. Это геополитические реалии, которые сегодня происходят. Это разворачивает наш товаропоток на восток и на Юг.

Вторая причина – что есть проблемы прохождения морских грузов по Суэцкому каналу. Это всё говорит о том, что сейчас это идет в пользу евразийских коридоров.

Вторая причина – это наше внутреннее. Все страны пятерки, нашего союза, понимаем, что нужно развивать наши транспортные и инфраструктурные проекты. Сюда идут инвестиции. Все модераторы отметили и выступающие сказали, что экономический рост будет идти в сторону востока и юга. Поэтому товаропоток будет двигаться. И наши страны будут обязательно вкладываться именно в инфраструктурные проекты, потому что мы все понимаем, что эти логистические пути являются кровеносными сосудами экономики.

Здесь нужно отметить четыре «С», о которых я всегда говорю. Первое – это стоимость. У нас в логистических коридорах будут более-менее хорошие тарифы. Второе – это сроки поставки. Третье – сохранность грузов. Четвертое – стабильность. Если мы будем соблюдать четыре «С» и постоянно будем работать, то думаю, что рост товарооборота, рост поставок товаров через евразийский экономический коридор с каждым годом будет увеличиваться. Спасибо.

**Маринэ Восканян:** Спасибо большое! Но все-таки я хотела бы небольшое уточнение. Может быть, чтобы вы перечислили – с учетом дефицита времени, – какие из в реальности реализующихся инфраструктурных проектов, с вашей точки зрения, сейчас наиболее важны для развития той транспортной сети, о которой вы говорите? Что строится, что будет строиться? Чтобы мы поняли, куда сейчас идут основные инвестиции. Какие проекты наиболее важны? Я видела, что была такая графа на вашем слайде.

**Арзыбек Кожошев:** Да, у нас два направления – это Западная Европа и Китай. Туда страны вкладывают очень большие деньги. И тот товаропоток, который сейчас идет через казахстанскую границу, через железную дорогу, они не успевают это всё осваивать. Над этим идет модернизация. И инфраструктурные проекты, которые сегодня финансируются странами, она будет направлена именно на это.

И второй – это «Север — Юг». Вы знаете, что Российская Федерация будет финансировать большой проект «Решт — Астара». Это очень большой проект, который соединит мультимодальные пути от Санкт-Петербурга до Мумбая. Вот два основных приоритетных направления, в которые будут вкладываться деньги.

**Маринэ Восканян:** Спасибо большое!

Коллеги, у меня есть несколько своих вопросов. Я постараюсь их быстро пройти. После этого подумайте. Вы тоже можете задать вопросы друг другу, после нескольких моих вопросов.

У меня вопрос к господину Ву. На одном из ваших слайдов тоже было упомянуто о сотрудничестве китайского проекта «Один пояс — один путь» с проектом Евразийского экономического союза. Какое есть видение этого? Раз уж у нас некоторые коллеги пытались заострить дискуссию. Есть мнение, что где-то есть и определенная конкуренция между этими путями. Как вы видите сотрудничество, сопряжение проекта «Один пояс — один путь» с проектами Евразийского экономического союза?

**Ву Юхуа:** Большое спасибо, Маринэ, за очень интересный и непростой вопрос. Если говорить про инициативу «Один пояс — один путь», то речь идёт, по сути дела, о привязанности к стратегии развития евразийского пространства. В средствах массовой информации постоянно говорят о том, что, с одной стороны, у нас есть инициатива «Один пояс — один путь», а с другой стороны, есть евразийское пространство. Но мы как раз корректируем. Мы не хотим создавать какие-то конкурентные дороги. Мы сейчас говорим о путях, которые соединяют 57 стран в конечном итоге.

К сути дела, сейчас речь идёт о реализации инициатив, которые идут на выгоду, на пользу всем странам. Мы ведём переговоры со всеми заинтересованными странами.

Что касается конкретной инициативы «Один пояс — один путь», то это инициатива, которая активно принимается и с лёгкостью понимается. И в результате автоматически повышается эффективность перевозок и самого сотрудничества в целом между странами, которые находятся на пространстве Евразии.

С чем это можно было бы сравнить? Вот человек бежит. Ему всегда нужны две ноги для того, чтобы бежать. А в данном случае мы говорим не только о двух ногах, но здесь ещё и дополнительные ресурсы, которые мы даём всем странам, которые участвуют в этой работе, тем самым обеспечивая безопасность перевозок. Выход на более широкий объём рынка. Это взаимовыгодная история для всех. Спасибо!

**Маринэ Восканян:** Спасибо, господин Ву!

Теперь хотела бы задать вопрос нашим коллегам: сначала Владимиру Владимировичу Парамонову, и потом у меня вопрос будет для Витторио.

Владимир Владимирович, вы в своём выступлении заострили тему, в том смысле, что в том числе и от исхода специальной военной операции будет зависеть и судьба экономического сотрудничества в Евразии. А я вот позволю себе в таком случае даже такой определённый, может быть, спекулятивный вопрос к вам тоже как к политологу: а не кажется ли вам, что в принципе провоцирование конфликта между Россией и Европой – я в данном случае имею ввиду даже не то, к сожалению, его катастрофическое развитие, которое привело к событиям на Украине, – а вообще ведь достаточно долго были люди и элиты, которые, несмотря на очевидную экономическую выгоду для Европы строить какие-то добрососедские и выгодные экономические отношения с Россией, тем не менее, добивались разрыва этого сотрудничества именно для того, чтобы евразийское пространство не имело той единой связанности, о которой тоже много лет говорилось, потому что, если бы эта связанность возникла, и действительно возникла бы настоящая большая интеграция, то, безусловно, у евразийского пространства не было бы просто конкурентов в мире в таком случае.

Не кажется ли вам, что данный конфликт, который в том числе был доведён до такой экстремальной фазы, что он изначально когда-то давно кем-то продумывался именно для того, чтобы оборвать эти связи? Как вы правильно сказали, транспорт в воздухе не висит, а он товары перевозит. Это связи не просто транспортные, а это именно экономические связи. Как вы смотрите на такую точку зрения? Я в данном случае очень спекулятивно излагаю, можно сказать, конспирологическую версию. Хочу знать вашу точку зрения по этому вопросу, если уж вы затронули этот аспект.

**Владимир Парамонов:** Да, спасибо. Тем более я немножко занимался на фундаментальном уровне взаимоотношениями Европейского союза с Центральной Азией. Вы можете найти в интернете книгу «Влияние Европейского союза в Центральной Азии», на русском языке. Есть несколько и на английском. И моя первая диссертация называлась просто и ясно – «Геостратегия США в Центральной Азии» (это кандидатская).

Почему я это говорю? Не потому что хочу похвастаться. Просто скажу, где я релевантен как эксперт, по каким точкам. Они больше с точки зрения Евразии и внутренних процессов. Я не отвечаю за глобальные моменты. Но здесь я могу с вами согласиться. Причём трек на подрыв интеграции продолжается, и Запад продолжает давить. И продолжается давление Европейского союза в лице нынешних в кавычках «элит» (потому что сложно сказать, насколько это реальные элиты). Идёт срыв евразийской интеграции. Я не хочу называть конкретные страны, которые повелись на поводу, которые ориентируют свои страны. Но это есть. Допустим, сейчас господин министр выступал и говорит, что одно из главных направлений – это развитие транспортного коридора «Западная Европа — Китай». Но Европа в лице нынешних элит повернулась, мягко говоря, спиной, показав своё истинное лицо. Зачем развивать этот коридор? У меня большой вопрос как эксперта-аналитика. Может быть, приостановить его, а финансирование пустить на реализацию других проектов, в том числе в первую очередь «Север — Юг»? И чтобы «Север — Юг» затрагивал также Центральную Азию, а не проходил только, как планируется, по территории Азербайджана. Уже есть советская инфраструктура вдоль Каспия и с нашей стороны. Это будет означать новый толчок, импульс к развитию. И логика есть либо ее нет. Она сразу потребует развития промышленности, введения новых генерирующих мощностей. Это может дать очень большой импульс, и заставит тех людей, которые якобы сомневаются сейчас в интеграции с Россией, все-таки перейти на правильную сторону, интенсифицировать усилия по интеграции, а не по средству этой интеграции.

И здесь очень важную роль играет не просто говорить, а генерировать знания. И очень важное направление – научно-исследовательское, которое, к сожалению, пробуксовывает на протяжении всех 30 лет с момента распада Советского Союза. Мы перестали генерировать знания в том масштабе, в котором можем. Я говорю именно о межгосударственных, междисциплинарных, крупных исследовательских проектах, которые могли бы дать ответы на очень многие вопросы. Спасибо.

**Маринэ Восканян:** Да. Арзыбек Орозбекович, раз вопрос был обращен напрямую к вам, тогда ждем вашего ответа.

**Арзыбек Кожошев:** Небольшая ремарка. Почему мы этот проект оставляем и об этом говорим? Потому что мы понимаем, что ситуация, которая сегодня происходит, она рано или поздно закончится. И мы смотрим с перспективой. Сегодня то, что наши страны пятёрки вкладывают в инфраструктурные проекты, всё равно все товары, которые производятся здесь на территории союза, идут в сторону востока (в сторону Китайской Народной Республики), и в сторону юга. Но придёт время, все равно будет возобновлен этот проект, который будет товары везти с Европы в сторону востока. Поэтому мы с перспективой смотрим на этот проект, поэтому так и называем.

**Маринэ Восканян:** Спасибо большое. У меня есть следующий вопрос для Витторио Торрембини. Он даже продолжает логику нашей дискуссии. Было время, когда говорили про Европу от Лиссабона до Владивостока. Я думаю, это не очень правильно было. Наверное, правильным было говорить про большую Евразию от Лиссабона до Владивостока. С вашей точки зрения, если мы оцениваем экономическую роль Европы… У нас уже была секция про мультиполярный мир. Давайте не будем трогать такую глобальную тему. …в будущих макроэкономических зонах, на которые делится мир? С вашей точки зрения, какие государства для Европы, в том числе для Италии, будут ключевыми в Евразии для этого экономического сотрудничества? Вы сказали, что, безусловно, все равно будет взаимодействие европейских стран с Евразией, вне зависимости от политики. Как сказал Арзыбек Орозбекович, если нынешняя ситуация разрешится, то какие страны и регионы Евразии будут наиболее важными с точки зрения партнеров для европейских стран, в частности для Италии, и какие коридоры будут тогда нужны европейцам для взаимодействия с этими перспективными евразийскими партнерами? Можно даже проранжировать: какие страны и регионы наиболее важны для Европы, если представить себе, что не произойдет какой-то катастрофы, что мы будем в бесконечном конфликте, а мы как-то перейдём к этапу конструктивного развития? Какая ваша оценка? Хотя понимаю, что это тоже фантазии, и дай Бог нам дожить до этих дней.

**Витторио Торрембини:** Во-первых, я не хочу комментировать ситуацию на сегодняшний день. Почему не хочу? Потому что не хочу, чтобы разные люди смогли обсуждать мои мысли.

Мои мысли очень простые. Россия была, есть и будет, независимо от президента, которого сегодня зовут Владимир Владимирович, завтра будет другой, и так далее. Китай – то же самое, независимо от сегодняшнего генерального секретаря, и так далее. Поэтому география – это наш ориентир. Это первое.

Второе. Мы привыкли с XIX–XX века смотреть на логистические коридоры как военные элементы для конфронтации. Надо поменять эту философию влияния на мир.

На сегодняшний день очень многие немецкие компании закрывают производство в Германии. И для Италии это тоже большой вопрос, потому что мы доставляем все наши комплектующие и так далее.

Фирма Mercedes долго думала, где построить новый завод. И было похоже, что они хотели построить в Соединенных Штатах. Потом вдруг месяц назад Mercedes объявила, что она будет строить новый завод в Китае. А это европейская фирма, это европейский центр изучения, и так далее.

То, что я вижу – вижу, что мир должен развиваться более гармонично, без конфронтаций, потому что, если будут конфронтации, то не будет мира и не будет никакого логистического коридора. Это очень просто.

**Маринэ Восканян:** Витторио, большое спасибо. Времени у нас осталось немного. Я очень коротко задам вопросы нашим двум коллегам. И еще у нас, может быть, останется возможность задать вопросы друг другу. Если у кого-то есть вопросы друг другу, пожалуйста, сформулируйте эти вопросы, и сейчас можно будет их задать. Вот у нас как раз сидят от меня справа коллеги из Армении и из Ирана, которые говорили в том числе о коридоре «Север — Юг», о его перспективах. У меня один вопрос, но я тогда попрошу каждого из вас ответить на него. Можете ли вы обрисовать этот коридор с точки зрения перспектив объемов товарооборота? Что по нему могло бы передвигаться сейчас, а что могло бы в перспективе, если будут реализованы те вещи, о которых в частности говорили?

**Арам Сафарян:** Спасибо большое за вопрос. Я бы хотел поддержать господина Парамонова Владимира Владимировича. Очень правильная у него ремарка относительно того, что у нас не хватает профессиональных, научных, фундаментальных знаний по этим вопросам. Нет подсчётов, нет объяснений, нет экономической аналитики. Все говорят: из Турции выгодно через Армению торговать с Азербайджаном и Центральной Азией. Каждый, кто понимает, что это важно, смотрит на карту и говорит: «Да, это очень важно». А сколько? Ведь уже существует железнодорожная ветка через Грузию в Азербайджан и в Центральную Азию, которая недогружена и работает с убытком. А где гарантии, что появятся выгодные вложения в эту железную дорогу? То же самое касается стратегической транспортной оси «Север — Юг» по Южному Кавказу. Нет подтверждающих экономических подсчётов. И, в связи с этим позвольте, используя вашу авторитетную площадку, призвать многонациональные коллективы учёных, экономистов, транспортников, политологов – почему бы и нет? – международников сделать многонациональное современное исследование о перспективе развёртывания транспортной оси «Север — Юг» по Центральной Азии в первую очередь (потому что это советская инфраструктура), потом по Каспийскому морю (это тоже отдельный разговор), и по Южному Кавказу по автодороге и железной дороге. Знаете, какие интересные там могут быть сделаны открытия на предмет того, как эти регионы будут быстро-быстро развиваться с помощью не только «Север — Юг», но и Китая, но и Европы, предвестников которых мы видим в экономическом развитии наших стран в последние 2–3 года? Спасибо.

**Маринэ Восканян:** Спасибо, Арам Виленович. Господин Абуджафари, может быть, у вас есть какие-то прогнозы или мнения, можно ли эти прогнозы в принципе сейчас сделать?

**Рухолла Абуджафари:** Как я уже отметил в своём выступлении, в Иране проект коридора «Север — Юг» является очень важным. У нас уже утверждён план развития. И здесь важную роль играет строительство железнодорожного порта и возможность развития этого коридора. И, как вы знаете, мы инвестируем в развитие 90 млн тонн. Такая пропуская способность грузов и товаров из Средней Азии повышает доступность рынков. И здесь важен выход в морские порты. Это уникальный коридор, который позволяет получить доступ. И здесь с таможенной точки зрения мы связываем эти регионы.

И если у нас есть совместные инвестиции в этот проект, если они получат развитие во всех странах, то мы укрепим взаимосвязанность в регионе, социальные, экономические и торговые связи. Большое спасибо.

**Маринэ Восканян:** Спасибо, господин Абуджафари. Формально время у нас закончилось. Тем не менее, у нас последняя секция, а через некоторое время начнется культурная программа в большом зале. Однако я считаю, что с учетом того, что такая серьезная у нас пошла дискуссия… У меня есть еще мои вопросы. Особенно я хотела спросить про тему водного транспорта, про развитие именно этого транспорта в контексте евразийских коридоров, потому что это тоже очень интересно. Но уже не буду злоупотреблять своими вопросами.

Коллеги, если у вас есть друг к другу, кто хочет задать?

**Владимир Парамонов:** У меня только один провокационный вопрос Арзыбеку Орозбековичу. Мы оба болеем за железную дорогу «Китай — Кыргызстан — Узбекистан». Ваши прогнозы? Когда это случится, произойдёт? Уже более 20 лет. Китайская инициатива, кстати.

**Арзыбек Кожошев:** Рано или поздно, она как неизбежна, как смерть, все равно мы ее построим. Сегодня вопрос цены. Это будет один из альтернативных маршрутов, который сегодня действует.

Для статистики скажу: она будет короче для доставки продукции из Китая в Европу на 900 километров. По срокам на 4–5 дней раньше приедет. Транссибирская магистраль ещё будет… Поэтому наши казахстанские коллеги, когда мы предлагали инфраструктурный проект, они были против. Но рано или поздно, эта дорога будет построена. Это очень важно для стран Центральной Азии, особенно для Узбекистана. Поэтому сегодня этот проект будут двигать. Думаю, что в ближайшее время мы её построим. Конечно, она имеет не только проблемы с ценой, но и проблема с тем, что потом будет переобувание колес. Это тоже отразится на цене отразится. Но я думаю, что она имеет перспективу, так как это очень важное направление, которое будет одним из маршрутов, которым будет доставляться продукция в Европу.

**Маринэ Восканян:** Спасибо, Арзыбек Орозбекович. Коллеги, если у кого-то ещё есть вопросы, то можно. Если нет, то тогда позвольте мне подвести некоторые итоги.

Как мы и ожидали, сегодня только первый подход к снаряду. Сегодня была разминка. Мы обрисовали контуры проблем, связанных с логистическим развитием евразийского пространства. Также мы поняли, какие темы являются наиболее острыми. Я думаю, что мы в рамках следующего Московского экономического форума, а также его мероприятий, которые происходят между большими годовыми форумами – у нас происходят также мероприятия в течение года, более заострённые на какую-то тему, – что мы будем эти темы затрагивать и, возможно, даже проведём тогда отдельное мероприятие, посвящённое именно теме логистики. И я считаю, что Арам Виленович затронул очень важный вопрос на предмет того, что нужно развивать какую-то экспертизу по этой тематике. Я уверена, что она есть, и в каждой из представленных здесь стран есть и какие-то свои оценки, и какая-то аналитика.

Здесь и Владимир Владимирович поднял эту тему, и я могу сказать из опыта наших дискуссий по евразийской тематике прошлых лет – к сожалению, мы не так хорошо друг о друге знаем, соседние страны Постсоветского пространства. В каждой стране есть свои исследования, но, к сожалению, далеко не всегда они все доступны нашим экспертам. К сожалению, далеко не всегда эксперты взаимодействуют на том уровне, на котором могли бы, чтобы делиться своей экспертизой. Хочется надеяться, что Московский экономический форум станет площадкой не только для устных дискуссий, но и для каких-то исследований, которые потом можно представить как исследовательские продукты в виде докладов на эту тематику. Если бы мы что-то такое смогли реализовать, это было бы полезно для нас всех.

Хочу всех еще раз поблагодарить. Иностранных гостей за то, что они, несмотря на сложное время, прилетели в Москву, приняли участие в нашем мероприятии. Уважаемого Арзыбека Орозбековича за то, что он, несмотря на свой график, свою занятость, свои важные дела нашел время прийти, выступить, ответить на все очень острые вопросы, которые ставили.

Вы простите, что все вопросы были к вам. А кого же спрашивать? Все теоретики, а вы практик.

И благодарю уважаемых зрителей. Надеюсь, вам было интересно услышать нашу сегодняшнюю дискуссию.

Через несколько минут сегодня первый день работы форума завершится очень интересным концертно-театральным представлением в нашем большом зале. Если у кого-то есть время и возможность остаться, все могут пойти. Это будет действительно интересно. И дальше у нас будет фуршет. Можно будет закончить день. И уже в кулуарах в свободной форме продолжить дискуссии, обсуждение, знакомства. Очень надеемся, что наш форум тоже послужит связанности не только евразийского пространства, но и всего мира, чтобы мы могли общаться напрямую, без стереотипов, обсуждать острые вопросы. Надеемся, так и будет дальше. Всем большое спасибо! Всего доброго!