



20 ЛЕТ

Ресурсному центру по вопросам
бизнеса и прав человека

Дорога к правам

ЧЕЛОВЕЧЕСКАЯ ЦЕНА НОВОГО
«СРЕДНЕГО КОРИДОРА»

МАЙ 2023

Краткое изложение

Война России с Украиной и международные санкции привели к серьезным изменениям на жизненно важных торговых артериях между Восточной Азией и Европой. Из-за жестких ограничений на Северном коридоре через Россию произошло быстрое расширение Среднего коридора через Центральную Азию, Южный Кавказ и Восточную Европу с беспрецедентными инвестициями в запланированные или анонсированные инфраструктурные мегапроекты для портов, автомобильных и железных дорог из Брюсселя в Пекин.

Новая инфраструктура и торговые пути могут создать рабочие места и повысить качество жизни рабочих и населения. В этом случае они также могут поддержать экономические санкции, чтобы помочь положить конец войне. От качества инвестиций и используемых бизнес-моделей будет зависеть, будут ли эти масштабные новые инвестиции стимулировать общественную поддержку, обеспечивая достойную работу и уважение к сообществам, или приведут к проблемам, связанным с эксплуатацией местных работников, пренебрежением к сообществам и нанесением вреда окружающей среде.

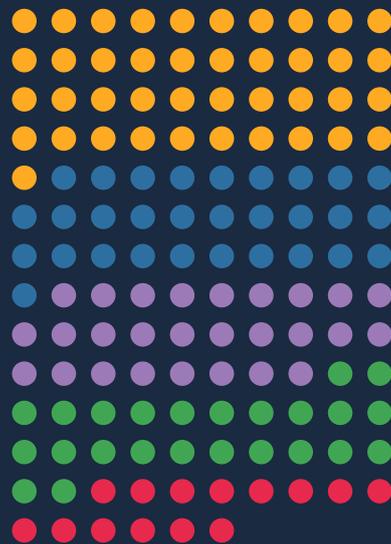
Инвесторы, банки и компании, стремящиеся создать инфраструктуру в регионе, могут извлечь уроки из существующих и недавно завершенных проектов в Среднем коридоре. В этом брифинге освещаются некоторые из этих уроков путем рассмотрения масштабов и сфер нарушений прав человека в существующих инвестициях из Китая, Европы и Ближнего Востока, а также излагаются подходы, которые необходимо срочно принять для создания инфраструктуры, обеспечивающей общее процветание и стабильную инвестиционную среду, а также избежать растущих корпоративных регулятивных, правовых и репутационных рисков нарушений прав человека и экологических прав.

28

проектов развития инфраструктуры в нашем исследовании

136

136 проблем с правами человека, зафиксированных в 28 предполагаемых случаях злоупотреблений:



30% воздействия на сообщества

22% управление и прозрачность

20% трудовые права и работники

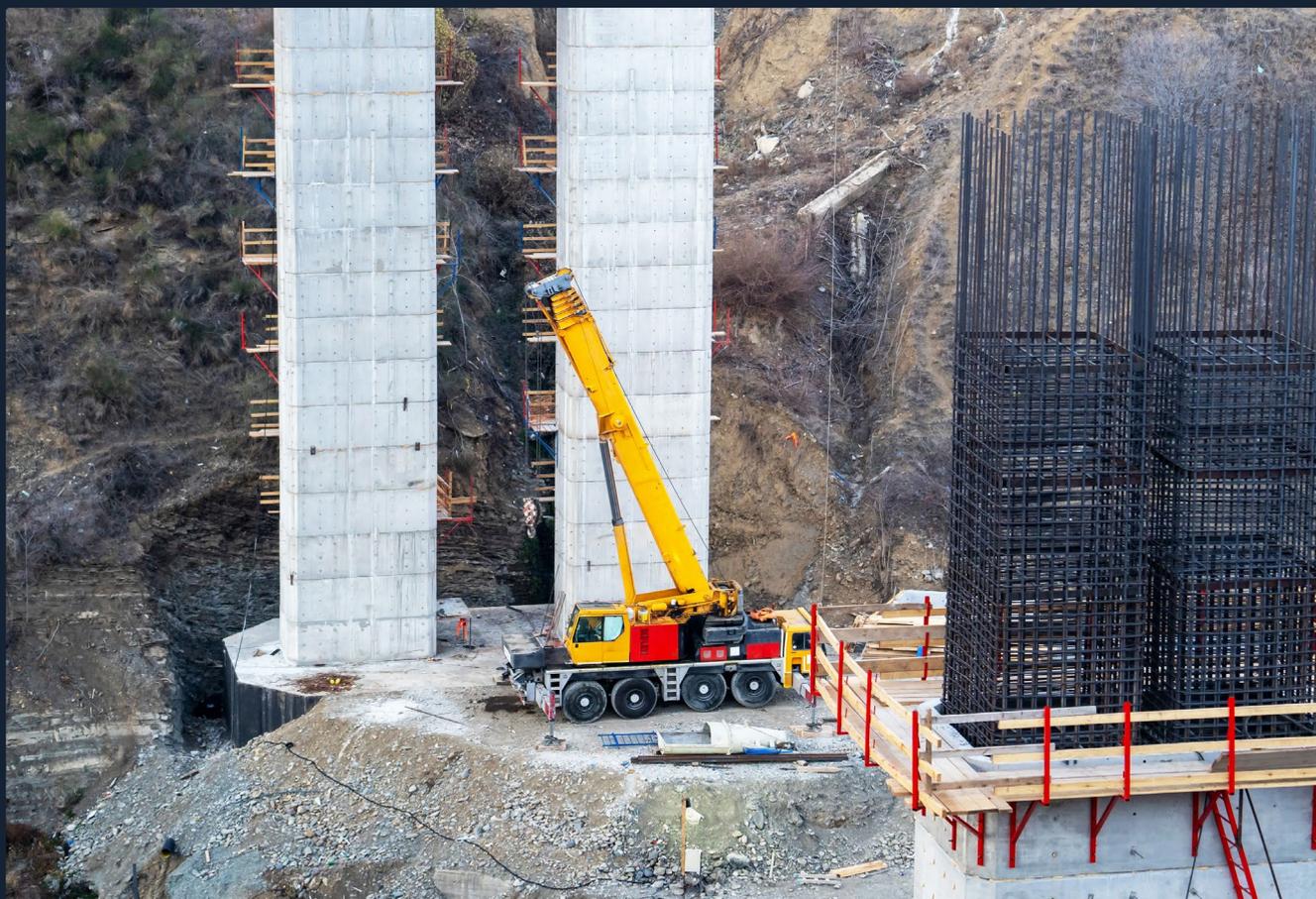
18% воздействия на окружающую среду

10% правозащитники и гражданское общество

Мы проанализировали **38 заявлений о нарушениях прав человека и окружающей среды**, имевших место за последние восемь лет в рамках **28 проектов развития инфраструктуры** в регионе Восточной Европы и Центральной Азии (ВЕЦА) (11 в Центральной Азии, восемь на Южном Кавказе, 10 в Восточной Европе). Эти обвинения были связаны со **136 проблемами**, касающимися воздействия на окружающую среду (25 случаев, 18%), сообществ (41 случай, 30%), правозащитников и гражданского общества (13 случаев, 10%), вопросов, связанных с трудовыми правами и работниками (27 случаев, 20%) и проблем с управлением и прозрачностью (30 случаев, 22%).

Эти случаи касаются воздействия на окружающую среду (18%), сообщества (30%), правозащитников и гражданского общества (10%), вопросов, связанных с трудовыми правами и работниками (20%), а также вопросов управления и прозрачности (22%).

Этот брифинг посвящен завершенным, текущим и планируемым инфраструктурным проектам с фактическими и потенциальными рисками. Большинство (69%) составляют китайские компании, занимающиеся строительством этих инфраструктурных объектов, – 20 проектов из 29 (семь проектов в Центральной Азии, восемь проектов на Южном Кавказе и пять проектов в Восточной Европе, включая Россию). **Азиатский банк развития (АБР)** и **Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР)** являются ведущими инвесторами, каждый из которых участвует в шести проектах (вовлечение АБР в еще одну железную дорогу все еще обсуждается), за ними следует **Европейский инвестиционный банк (ЕИБ)** и **Экспортно-импортный банк Китая (Эксим банк Китая)**, каждый из которых участвовал в пяти проектах, Исламский банк развития, который участвовал в четырех проектах, Евразийский банк развития, участвовавший в двух проектах. В этом брифинге изложены рекомендации для инвесторов и компаний по обеспечению того, чтобы дальнейшее развитие не сопровождалось нарушениями прав человека и окружающей среды.



Введение

До вторжения России в Украину в начале 2022 года уже были значительные инвестиции в развитие инфраструктуры в странах ВЕЦА. Однако развитие инфраструктуры в регионе набрало обороты, поскольку международные санкции в отношении России подтолкнули бизнес к альтернативным маршрутам перевозки товаров между Китаем и Европой. Развитие маршрутов, таких как Средний коридор или Транскаспийский международный транспортный маршрут, стало более актуальным для предотвращения сбоев в торговых потоках.

Европейская комиссия совместно с ЕБРР [инициировала](#) исследование с целью определения наиболее устойчивых транспортных соединений между странами Центральной Азии и Трансевропейской транспортной сетью Европы в качестве альтернативы северному маршруту через Россию. Параллельно с этим ЕБРР уже инвестирует в развитие железнодорожной сети в таких странах, как [Казахстан](#) и [Кыргызстан](#). Учитывая всплеск спроса на транспортные маршруты через Южный Кавказ и его неразвитое состояние, также существует потенциал для дальнейших инвестиций в этот регион.

Случаи злоупотреблений, указанные в этом брифинге, подчеркивают необходимость того, чтобы инвесторы и компании применяли надежные подходы к должной осмотрительности в области прав человека и окружающей среды, основанные на взаимодействии с правообладателями и заинтересованными сторонами. Ущерб, наносимый правам человека и окружающей среде, зафиксированный в Центральной Азии и Восточной Европе, подчеркивает необходимость включения в проекты следующих аспектов:

- ➔ **права работников**, включая справедливую заработную плату, достойную работу, здоровье и безопасность;
- ➔ **права сообщества**, включая прозрачность и честные переговоры; и
- ➔ **экологические права** – от предотвращения загрязнения воды и земли до восстановления природы.

Инфраструктурные проекты в странах ВЕЦА

➔ Подробнее о проектах на нашем [сайте](#):

↓ Статус: ● завершен, ● строится, ● остановлен, ● планируется, ○ неизвестен	Отрасль	Страна
● Железнодорожная магистраль «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» Подрядчики: Н/Д Инвесторы: Н/Д (обсуждался с АБР)	Ж/д	Кыргызстан
● Трасса Балыкчи-Корумду (также известна как трасса Иссык-Куль) Подрядчики: Chinese-Longhai Road and Bridge Corporation принадлежащая Longhai Investment Group Инвесторы: Кыргызское государство	Трасса	Кыргызстан
● Трасса Ош-Ноокат-Исфана Подрядчики: Н/Д Инвесторы: Японское агенство международного сотрудничества, ЕБРР, Всемирный Банк, Исламский Банк Развития (также ЕС и Китай)	Трасса	Кыргызстан
● Альтернативная дорога «Север-Юг» (секция Балыкчи-Казарман-Джалал-Абад) Подрядчики: China Road and Bridge Corporation Инвесторы: Эксим банк Китая, Азиатский Банк Развития, Саудовский фонд развития, Исламский Банк Развития	Дорога	Кыргызстан
● Дорога Бишкек-Нарын-Торугарт Подрядчики: China Road and Bridge Corporation Инвесторы: Азиатский Банк Развития, Арабская координационная группа (и Китайское правительство)	Дорога	Кыргызстан
● Реконструкция Памирского тракта Подрядчики: China Road and Bridge Corporation Инвесторы: Грант от Китая	Трасса	Таджикистан
● Проект дороги Обигарм-Нуробод Подрядчики: Hunan Road & Bridge Construction Group Company Limited Инвесторы: Азиатский Банк Развития (грант \$110 млн), фонд ОПЕК для международного развития (займ \$40 млн), правительство Таджикистана (\$28 млн), ЕБРР (кредит \$150 млн), АБИИ (\$50 млн)	Дорога	Таджикистан
● Жамбыл (дорога Мерке-Бурилбайтал) Подрядчики: China Xinxing Construction & Development Co Инвесторы: Эксим банк Китая	Дорога	Казахстан
● Трасса Актобе-Атырау Подрядчики: Kazavtozhol JSC, JV SineMidasStroy, Todini Costruzioni Generali S.p.A., JV Akzhol Kurylys LLP, AzVirt LLC, Assana DorStroy LLP Инвесторы: Исламский Банк Развития, АБР	Трасса	Казахстан
● Астанинский лёгкий метрополитен Подрядчики: City Transportation Systems LLP, China Railway International Group Co., Ltd., Beijing State-Owned Assets Management Co., Ltd Инвесторы: Китайский банк развития	Лёгкое метро	Казахстан
● Большая Алматинская Кольцевая Автомобильная Дорога (БАКАД) Подрядчики: Bakad Investment and Operations LLP («Проектная компания»), которая принадлежит Alsim Alarko Sanayi Tesisleri ve Ticaret A.S. (33.3%), Makyol Insaat Sanayi Turizm ve Ticaret A.S. (33.3%), SK Engineering and Construction (33.3%), и Korea Expressway Corporation (0.10%) (вместе «Спонсоры») Инвесторы: ЕБРР (\$225млн) , ЕБРР \$125млн синдицировал Банку Китая (\$100 млн) и нидерландскому пенсионному фонду PGGM (\$25 млн) ; Исламский Банк Развития (\$100млн) , Евразийский Банк Развития (\$135млн)	Дорога	Казахстан
● Железнодорожная линия Восток-Запад (тоннель в деревне Квишхети) Подрядчики: China Railway 23rd Bureau Group Инвесторы: АО Грузинская железная дорога	Ж/д	Грузия
○ Железнодорожная линия Восток-Запад (тоннель в Бежатубани) Подрядчики: China Railway 23rd Bureau Group Инвесторы: АО Грузинская железная дорога	Ж/д	Грузия

↓ Статус: ● завершен, ● строится, ● остановлен, ● планируется, ○ неизвестен	Отрасль	Страна
● Трасса Восток-Запад (участок Верхний Осиаури-Чумалети, часть трассы E60) Подрядчики: Sinohydro Инвесторы: ЕИБ	Трасса	Грузия
● Участок трассы Восток-Запад E60 Самтредия-Григоleti Подрядчики: Sinohydro, China Railway 23rd Bureau Group Инвесторы: ЕИБ	Трасса	Грузия
● Участок трассы Восток-Запад Хеви-Убиса Подрядчики: Hunan Road and Bridge Construction Group Инвесторы: Азиатский Банк Развития (\$255млн)	Трасса	Грузия
● Дорога Квешети Коби Подрядчики: China Railway Tunnel Group Co., China Railway 23rd Bureau Group Co Инвесторы: ЕБРР (\$60млн), Азиатский Банк Развития (\$415млн)	Дорога	Грузия
● Участок дороги Север-Юг Ланджик-Гюмри Подрядчики: Sinohydro Инвесторы: ЕИБ	Дорога	Армения
● Трасса Баня Лука-Приедор Подрядчики: China Shandong International Economic and Technical Cooperation Group (часть SDHS) Инвесторы: Шаньдунская высокоскоростная корпорация (SDHS)	Трасса	Босния и Герцеговина
● Участок Мостар-Почители коридора Vc Подрядчики: JP Autoceste Инвесторы: ЕИБ, ЕБРР, Западно-балканская инвестиционная программа	Магистраль	Босния и Герцеговина
● Автомагистраль Хемус Подрядчики: Avtomagistrali, Vodno Stroitelstvo-Blagoevgrad Инвесторы: Самофинансирование	Магистраль	Болгария
● Коридоры 8 и 10D (участки Тетово-Гостивар, Струга-Кафасан, Прилеп-Битола) Подрядчики: Bechtel-ENKA consortium Инвесторы: ЕБРР, Западно-балканская инвестиционная программа	Дорога	Северная Македония
● Трасса Кичево-Охрид Подрядчики: Sinohydro, Granit, Ilinden, Victoria Invest Инвесторы: Эксим банк Китая	Трасса	Северная Македония
● Трасса Бар-Боляре Подрядчики: China Road and Bridge Corporation, Bemax, Cijevna Komerc, Skladgradnja Инвесторы: Эксим банк Китая	Трасса	Черногория
● Железная дорога Будапешт-Белград (венгерский участок) Подрядчики: Дочерние компании China Railway Group Limited (CREC) – China Tiejiu Engineering & Construction Limited, China Railway Electrification Engineering Group, Hungary's RM International Limited (подразделение Hungary's Opus Global) Инвесторы: Эксим банк Китая (85%) и венгерское правительство (15%)	Ж/д	Венгрия
● М-12 (участок дороги в Нижнем Новгороде и Чувашии) Подрядчики: Автодор, Автобан, CRCC Rus Инвесторы: Самофинансирование	Трасса	Россия
● Мост через Волгу (часть M12) Подрядчики: Автодор, Мостотрест Инвесторы: Евразийский Банк Развития	Мост	Россия
● Водный путь E-40 Подрядчики: Н/Д Инвесторы: Н/Д	Водный путь	Россия

Что мы выяснили?

Из 38 заявлений о нарушениях, зарегистрированных в регионе ВЕЦА, мы задокументировали 41 случай причинения вреда сообществам (например, воздействие на права на землю, перемещение, дискриминация, влияние на социальное обеспечение), 30 случаев проблем с управлением и прозрачностью (например, коррупция, соучастие, воздействие на доступ к информации), 27 случаев нарушения трудовых прав (например, смерть, травмы, хищение заработной платы), 25 случаев нанесения вреда окружающей среде (например, загрязнение воды, неадекватная оценка воздействия, воздействие на право на чистую, здоровую и устойчивую окружающую среду) и 13 случаев воздействия на правозащитников и гражданское общество (например, протесты, запугивание).

➔ В **Центральной Азии** инвестиции в железные и автомобильные дороги часто влияют на местные экосистемы, например, когда русла рек [меняются](#), что влияет на флору и фауну. Эти риски усиливаются из-за [слабого обеспечения](#) охраны окружающей среды вокруг инфраструктурных проектов в регионе. В инфраструктурных проектах в Центральной Азии зафиксировано семь случаев нанесения вреда окружающей среде. Местное население также сталкивалось с проблемами, такими как [разделение](#) их сообществ (когда через них проходит автомагистраль) или проблемы с [переселением](#), когда компенсация не выплачивалась вовремя или в полном объеме. В Центральной Азии было зарегистрировано 19 случаев причинения вреда сообществам. Также в Центральной Азии было зафиксировано пять случаев нарушения трудовых прав, связанных с тем, что строители не получали [вовремя](#) зарплату и с [ненадлежащими](#) условиями труда. Еще девять случаев были зафиксированы в Центральной Азии в связи с вопросами управления и прозрачности и один случай касался правозащитников и гражданского общества.

Компании из Китая составили 42% подрядчиков инфраструктурных проектов в Центральной Азии (восемь компаний). Было привлечено 11 местных и иностранных компаний, в том числе корейские, турецкие, итальянские и азербайджанские компании. Инвесторы в Центральной Азии более разнообразны, чем компании. В их число входят **Эксим банк Китая** и **Китайский банк развития**, **Японское агентство международного сотрудничества (JICA)**, **ЕБРР**, **Всемирный банк**, **Исламский банк развития**, **АБР**, **Фонд международного развития ОПЕК** и правительства принимающих стран.

➔ На Южном Кавказе наиболее активно развитие инфраструктуры происходит в Грузии, и большинство из 15 случаев нарушений трудовых прав, зафиксированных на Южном Кавказе, происходят в Грузии. Они варьировались от нарушений [охраны труда](#) до невыплаты [минимальной заработной платы](#). Случаи [ненадлежащей оценки воздействия и консультаций](#) (четыре случая), неблагоприятного [воздействия на биоразнообразие](#) (один случай) и [коррупции](#) (один случай) также были зафиксированы в регионе Южного Кавказа. В целом было 11 случаев причинения вреда сообществам, восемь случаев, связанных с правозащитниками и гражданским обществом (один случай о запугивании), три случая о причинении вреда окружающей среде и три случая, связанных с отсутствием прозрачности и вопросами управления. На Южном Кавказе все подрядчики проектов были китайскими компаниями (девять компаний), а среди ключевых инвесторов были **ЕИБ**, **ЕБРР** и **АБР**.

➔ На **Балканах** часто возникают проблемы с [прозрачностью](#) проектов и больше [случаев коррупции](#) по сравнению с другими регионами. Было зафиксировано 18 случаев злоупотреблений, связанных с прозрачностью и управлением, что могло быть результатом повышенной бдительности гражданского общества и средств массовой информации. Проекты на Балканах также представляли угрозу [окружающей среде](#) (семь случаев), [источникам средств к существованию](#) местных сообществ (10 случаев), правозащитникам и гражданскому обществу (три случая), а также работникам, требующим [улучшения условий труда](#) (три случая). Пять китайских компаний составили 29% подрядчиков проектов. В проектах участвовали еще 12 местных и иностранных подрядчиков, в том числе компании из США и Турции. **Эксим банк Китая** входит в число ключевых инвесторов, наряду с **ЕИБ** и **ЕБРР**.

Развитие инфраструктуры вдоль Северного коридора и его воздействие на права человека

Несмотря на то, что логистические компании рассматривают Средний коридор как альтернативу находящемуся под санкциями российскому коридору, [некоторые по-прежнему](#) считают последний самым быстрым и дешевым вариантом, а некоторые компании снова [сместили](#) свою торговлю на северный маршрут. Кроме того, между Китаем и Россией ведется дальнейшее строительство с учетом транспортного коридора Европа-Западный Китай.

В 2022 году введены в эксплуатацию [первый железнодорожный мост через реку](#) и [первый автомагистральный мост](#) между Россией и Китаем. [Автомагистраль «Меридиан»](#) — еще один планируемый инфраструктурный проект, соединяющий Китай с западом России автомобильным транспортом через Казахстан, а строительство автомагистрали М-12 уже идет полным ходом. Некоторые участки М-12 финансируются [Евразийским банком развития](#). Несмотря на то, что в настоящее время использование этих дорог, соединяющих рынки Китая и Европы, кажется маловероятным, учитывая их назначение и возможное использование в будущем, мы включили М-12 в наш набор данных, обнаружив, что некоторые участки строительства были омрачены обвинениями в [низкой или невыплаченной заработной плате](#) и [рисках для окружающей среды](#).

Еще одним проектом, запланированным на 2020 год между Польшей, Беларусью и Украиной, был водный путь Е-40 с целью улучшения сообщения между китайским и европейским рынками (в обход России). Хотя сегодня это невозможно из-за текущего вооруженного конфликта, в будущем этот проект может быть возрожден. Однако, этот проект [предположительно несет угрозу](#) биоразнообразию и потенциально может привести к загрязнению питьевой воды из-за Чернобыльской АЭС.

👉 **Для получения дополнительной информации обо всех зафиксированных нарушениях посетите наш веб-сайт.**

👉 **Инвесторам и компаниям было предложено ответить на обвинения. Их ответы и отсутствие таковых можно найти [здесь](#).**

Рекомендации

Независимо от того, завершены ли проекты, в процессе или в настоящее время планируются (включая проект железной дороги Китай-Кыргызстан-Узбекистан, глубоководный порт Анаклия, приостановленную автомагистраль Бар - Боляре), инвесторы и компании должны планировать инфраструктурные проекты с должной осмотрительностью и доступом к средствам правовой защиты от вреда окружающей среде и правам человека. Это также позволит избежать повышенных правовых, регуляторных и репутационных рисков.

Ниже приведены основные рекомендации, которые должны учитывать заинтересованные стороны, участвующие в инвестировании, строительстве или планировании (включая текущее исследование ЕБРР), чтобы их действия не наносили ущерб правам человека или окружающей среде.

Для инвесторов:

- ➔ Обеспечивать соответствие защитных механизмов и политики международным стандартам Руководящих принципов предпринимательской деятельности в аспекте прав человека ООН. Четкая приверженность соблюдению прав человека и должной осмотрительности в области прав человека и окружающей среды должна быть частью таких механизмов и политики.
- ➔ Перед финансированием инфраструктурных проектов проводить оценку воздействия на права человека в рамках процесса должной осмотрительности. В тех случаях, когда инвесторы соглашаются предоставить финансирование, они должны использовать свои рычаги влияния, чтобы обеспечить соблюдение прав человека своими клиентами на протяжении всего жизненного цикла проекта, и принять соответствующие меры для минимизации рисков, связанных с проектом, для прав человека и окружающей среды.
- ➔ Обеспечивать прозрачную разработку инфраструктурных проектов и эффективное участие всех заинтересованных сторон, включая затронутые группы, а также более широкие слои гражданского общества.

Для компаний:

- ➔ Проводить надлежащую процедуру должной осмотрительности в области прав человека и окружающей среды, уделяя особое внимание существенным рискам для прав человека в этом секторе, а именно правам на землю, перемещению и насильственному переселению, и взять на себя обязательство предоставить средства правовой защиты.
- ➔ Планировать инфраструктурные проекты с минимальными экологическими последствиями, выбросами, отходами и другими загрязняющими веществами, в том числе с использованием устойчивых технологий и строительных материалов. Следует избегать строительства в районах, важных для биоразнообразия, или в районах с уязвимыми экосистемами.
- ➔ Обеспечивать справедливость и инклюзивность проектов, способствующих социальной интеграции, расширению экономических возможностей и социальной мобильности, а также соблюдению прав человека. Проекты должны активно избегать нанесения вреда сообществам и уязвимым группам.

Некоторые рекомендации взяты из [Международных принципов передовых практик для устойчивой инфраструктуры ЮНЕП \(Программа ООН по окружающей среде\) \(Найроби, 2022 г.\)](#) и [Обзорного исследования рисков и последствий для прав человека в связи с инвестициями в инфраструктурные мега-проекты УВКПЧ ООН \(июль 2017 г.\)](#)



Ресурсный центр по вопросам бизнеса и прав человека

МАЙ 2023

Ресурсный центр по вопросам бизнеса и прав человека — это международная неправительственная организация, которая отслеживает воздействие на права человека деятельности более 10 000 компаний в более чем 180 странах и размещает информацию на своем веб-сайте на 10 языках.

АВТОРЫ: София Манукян и Элла Скибенко

Выражаем благодарность команде Ресурсного центра, отвечающей за Китай, за их исследовательскую поддержку и вклад в этот брифинг.