

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ

**ИНСТИТУТ ЕВРОПЫ
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ
НАУК**

125009, МОСКВА, МОХОВАЯ УЛ., 11-3
ТЕЛ.: +7(495)692-10-51/629-45-07
ФАКС: +7(495)629-92-96
WWW.INSTITUETOFEUROPE.RU



**INSTITUTE OF EUROPE
RUSSIAN ACADEMY OF
SCIENCES**

125009, MOSCOW, MOKHOVAYA STR., 11-3
TEL.: +7(495)692-10-51/629-45-07
FAX: +7(495)629-92-96
WWW.INSTITUETOFEUROPE.RU

Аналитическая записка №35, 2016 (№65)

Причерноморье в планах Пекина по воссозданию Великого Шелкового пути

Сергей Гончаренко

доктор исторических наук, главный научный сотрудник Отдела Черноморско-Средиземноморских исследований ИЕ РАН

В сентябре-октябре 2013 года китайское руководство выступило с инициативой развития инфраструктуры стран, через территорию которых можно обеспечить движение китайских товаров в Западную Европу. Одним из таких направлений стало намерение широко развивать торговые и внешнеэкономические связи через страны Центральной Азии, Каспий и Причерноморье. В результате появилась программа, фактически воссоздающая Великий Шелковый Путь древности.

Экономический пояс Шелкового пути и Россия

Представляя эту программу, получившую название Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП), Председатель КНР Си Цзиньпин обозначил пять основных элементов: укрепление политических связей Китая с государствами Евразии, формирование в регионе единой транспортной сети, содействие развитию торговых связей и размещению инвестиций, укрепление гуманитарного общения этих стран. Программа ориентирована на продвижение КНР в европейские страны и регионы и прежде всего в Евросоюз, с которым у Китая второй по объему (после США) товарооборот – порядка 600 млрд. евро в год. Поэтому акватория Черного моря и Черноморский регион в целом – как удобная транспортная артерия, обеспечивающая выход в Европу – сразу оказались в фокусе внимания Пекина. Вместе с другой большой программой –

Морской Шелковый путь XXI века (МШП) – программа ЭПШП является частью китайской инициативы, получившей название «Один пояс, один путь».

Вполне естественным представляется интерес Китая к отдельным странам этого пространства. Это прибрежные причерноморские государства: Россия, Болгария, Грузия, Румыния, Турция и Украина. А также неприбрежные причерноморские страны: Албания, Армения, Азербайджан, Молдавия, Сербия, Греция. Все они объединены в рамках международной региональной экономической организации «Черноморское экономическое сотрудничество». Практически с каждым из этих государств Пекин выстраивает собственные экономические и торговые отношения, развивает деловые и политические контакты, а политическое руководство КНР планирует использовать для развития контактов с ними традиции, практику и опыт старого Китая – естественно, в контексте современных реалий и возможностей.

Особую роль в реализации планов Китая играет территория России – обширная и достаточно удобная для содействия подключению к транспортным потокам Северной, Центральной и Южной Европы. В 2014 году в российском экспертном сообществе началась дискуссия о том, чем ЭПШП может быть привлекателен с точки зрения российских интересов в Центральной Азии, и был сделан вывод о желательности сотрудничества ЕАЭС и ЭПШП. По сути, российской стороной была высказана поддержка планов Китая. 8 мая 2015 года в Москве В.В. Путин и Си Цзиньпин подписали совместное заявление о сопряжении ЕАЭС и ЭПШП – о том, что применительно к ЭПШП Россия и Китай намерены налаживать совместную работу в двусторонних и многосторонних форматах, прежде всего на площадке ШОС, расширять торгово-инвестиционное взаимодействие, обеспечивать реализацию крупных совместных инвестиционных проектов, продвигаться к созданию зоны свободной торговли между ЕАЭС и КНР, формировать благоприятную среду для роста числа малых и средних предприятий, укреплять сотрудничество по линии финансовых институтов и др. Для координации сотрудничества в различных сферах под руководством МИДов двух стран создается двусторонняя рабочая группа¹.

Страны Причерноморья в планах Китая

В диалоге с китайскими руководителями представители всех причерноморских стран позиционируют себя как трамплин для выхода КНР в Европу и развития сотрудничества Китая с ЕС.

О подключении **Болгарии** к реализации ЭПШП говорилось в ходе четвертого саммита стран Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ) и Китая в г. Сучжоу (КНР) в ноябре 2015 года. В частности, тогда сообщалось, что в Болгарии обратили внимание на предложение, которое в ходе этого саммита высказал премьер Госсовета КНР Ли Кэцян: развивать сотрудничество сторон в регионах Адриатического, Балтийского и Черного морей. А министр иностранных дел КНР Ван И подчеркнул в развитие темы, что китайская сторона готова вместе с Болгарией продвигать взаимовыгодное партнерство и инфраструктурное строительство. В марте 2016 года Болгария и КНР

¹ Совместное заявление РФ и КНР о сотрудничестве по сопряжению Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. 8 мая 2015 года. – www.kremlin.ru/supplement/4971.

выработали совместный документ – «Видение и план действий о совместном строительстве ЭПШП и МШП XXI века». Комментируя документ, посол КНР в Болгарии Вэй Цзинху отметил, что Болгария является важной частью проекта ЭПШП. Тогда же представители Болгарии и Китая договорились о подключении порта Бургас к линии ЭПШП: из г. Чэнчжоу (пров. Хэнань) грузы будут доставляться водным путем по маршруту Азербайджан (Каспийское море) – Баку – Грузия (Черное море) – Бургас и далее поездом на Гамбург. Эти и некоторые другие примеры двустороннего сотрудничества позволили министру экономики Болгарии Б. Лукарскому заявить в беседе с Ли Кэцяном в июле 2016 года о том, что Болгария готова стать площадкой для выхода китайской продукции на европейский рынок.

Интересное заявление об оценках **Румынией** ЭПШП принадлежит бывшему президенту страны Э. Константинуеску. По его словам, когда-то ЭПШП был утопией, а теперь стал реальностью. И Румыния – это мост между восточной экономикой, философией и ментальностью и Центральной и Западной Европой. Более конкретно о заинтересованности в развитии сотрудничества в формате ЭПШП высказался в марте 2016 года госсекретарь канцелярии премьер-министра Румынии Ф.М. Тачу, подчеркнув, что в Бухаресте стремятся продвигать румынскую продукцию на китайский рынок. Румыния заинтересована в том, чтобы найти точки соприкосновения в сотрудничестве стран ЦВЕ, программ ЕС в области инфраструктуры и инвестиций и нового Шелкового пути. А по словам госсекретаря ассоциации экономических и социальных исследований и прогнозов Румынии Д. Динулеску, Румыния является главным среди стран ЦВЕ партнером Китая и может стать хорошим рынком для китайской продукции, энергетическим хабом – как в области возобновляемых, так и обычных источников энергии.

Развитие отношений с Китаем в контексте ЭПШП – один из важнейших приоритетов и правительства **Грузии**. Об этом в апреле 2016 года заявил министр экономики Грузии Д. Кумсишвили. Основная транспортная инфраструктура, которая сейчас строится в Грузии, утверждал министр, является составной частью «Шелкового пути». Это железнодорожная линия Баку-Тбилиси-Карс и порт Анаклиа. По его словам, «Шелковый путь» создает для Грузии многосторонние перспективы – развивать экономику и торговлю, устанавливая новые связи, а транспортировка грузов из Китая в Европу через Грузию – «лучший пример транзитного значения страны и роли железной дороги в нем».

Вопросы подключения **Турции** к реализации планов Китая обсуждались в ходе визита президента Турции Р.Т. Эрдогана в КНР в июле 2015 года. Комментируя итоги визита, председатель турецкого центра стратегических исследований С. Сенсой отметил, что Турция находится на важном стратегическом перекрестке нового Шелкового пути, и сотрудничество двух стран может быть успешным, так как Турции нужны инвестиции. В ходе саммита G20 в Анталье в ноябре 2015 года президент Турции Р.Т. Эрдоган и Си Цзиньпин подписали два документа, которые, как отмечалось в комментариях СМИ, «практически делают Турцию частью китайской инициативы». Имеется в виду турецкий проект создания «коридора» в составе железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс и казахского порта Актау на Каспии; отсюда дорога пойдет на Китай. В

западном направлении «коридор» через Босфор и Мраморное море выйдет на границу ЕС. Другой документ – о финансировании китайской стороной строительства скоростной железной дороги между турецкими городами Карс и Эдирне, находящимися, соответственно, на востоке и западе Турции. В результате, что важно для Турции (с учетом фактически заблокированных ближневосточных транспортных маршрутов через Сирию и Ирак), может получиться современная железнодорожная инфраструктура с устойчивым выходом на страны Центральной Азии.

Украина тоже проявляет интерес к программе ЭПШП. В СМИ страны преобладает мнение о необходимости присоединения к китайскому проекту для получения непосредственной выгоды от участия в его реализации. В мае 2016 года было объявлено о создании на Украине общественной организации «Silk Link» – при поддержке депутатской группы Верховной Рады Украины по межрегиональным связям с КНР. Ее целью декларируется расширение сотрудничества Украины, Китая и стран Европы, реализация потенциала Украины как транспортно-логистического хаба и финансово-делового центра в рамках ЭПШП.

Проблематика сотрудничества двух стран в этих вопросах обсуждается и на межгосударственном уровне. 25 июля 2016 года премьер-министр Украины В. Гройсман и посол КНР на Украине Ду Вэй высказались за скорейшее согласование плана действий Украина-КНР (соответствующей «дорожной карты») по совместной реализации китайской инициативы «Один пояс, один путь». Ду Вэй также заверил в готовности Китая развивать и укреплять взаимодействие с Украиной, «как того требует стратегический характер отношений двух государств».

Украинские власти подталкивают развитие сотрудничества, но есть и скептические настроения. Так, нерешенность ряда вопросов привела к тому, что украинские эксперты попытались осмыслить ситуацию с подключением страны к планам Китая по развитию ЭПШП. В известной мере отражением такого подхода стал появившийся в Интернете в июле 2016 года материал «Новый Шелковый путь и Украина: пять ключевых вопросов», авторы которого анализируют, что может дать Украине такое сотрудничество. По мнению ряда украинских экспертов, пока неясно, способна ли Украина заполучить поток китайских грузов на Европу. Ведь Украина не является членом ЕС, что усложняет прохождение границы. А сложившийся на Украине непрозрачный и длительный механизм оформления таможенных грузов, дороговизна судозаходов в украинские порты и другие факторы еще сильнее понижают ее конкурентоспособность.

Новый Шелковый путь и Греция

Из прибрежных стран Черноморского региона (Азербайджан, Албания, Армения, Греция, Молдова, Сербия) выделяются отношения Китая с Грецией. На протяжении ряда лет в КНР проявляют интерес к объектам недвижимости, которые греческие власти намереваются приватизировать: в частности, к одному из крупнейших грузовых портов Европы Пирей. Поэтому в КНР было с удовлетворением воспринято сообщение о том, что в апреле 2016 года греческими властями и китайской компанией КОСКО подписано соглашение о приобретении китайской стороной 67% акций этого порта.

Комментируя соглашение, премьер-министр Греции А. Ципрас заявил, что географическое положение Греции и ее участие в ЕС делают ее важным партнером Китая в области экономики, торговли и культурных связей, и в дальнейшем такое сотрудничество может быть распространено на все страны европейского континента. По словам А. Ципраса, Греция стремится быть мостом между Востоком и Западом, и через подписанное соглашение можно будет еще больше сократить протяженность знаменитого Шелкового пути.

Особое внимание – в том числе общественности и СМИ – привлекло выступление на конференции в Афинах в марте 2016 года по проблематике нового Шелкового пути посла КНР в Греции Цзоу Сяоли. По его словам, в Китае рассматривают Грецию как важную составляющую ЕС, а Греция считает Китай своим надежным стратегическим партнером. Как это видится в Китае, железная дорога Будапешт-Белград, строительство которой при финансовом участии Китая завершается в 2017 году, и порт Пирей станут европейской частью скоростной железнодорожной магистрали «суша-море» между Китаем и Европой. Причем делается это, как отметил посол, в интересах Греции. А порт Пирей – «важный узел на Шелковом пути» – станет основой портовой инфраструктуры стран Средиземного и Черного морей и позволит создать конкурентоспособную международную морскую транспортную сеть.

Выводы

Предложенное руководством КНР воссоздание Великого Шелкового Пути получило широкую поддержку как в Европе и странах Причерноморья, так и на востоке, в странах Азии. Объективная реальность такова: Причерноморье – одно из тех направлений, которое неизбежно будет использоваться при транспортировке грузов из Китая в Европу, и поэтому в планах воссоздания Великого Шелкового Пути занимает важное место. Китайская сторона заинтересована в скоростном продвижении своих грузов в Европу, и привлекает к проекту страны транзита – это, прежде всего, государства Причерноморья. Сами эти страны готовы содействовать Китаю в реализации его планов – хотя каждая по-своему, поскольку их интересы не всегда совпадают. Все страны Причерноморья рассчитывают привлечь китайские средства на развитие собственной инфраструктуры. Пока дальше других продвинулась Греция, согласившись на приватизацию китайской стороной крупного порта и тем самым предоставив Китаю выход в Средиземное море.

Дата выпуска: 25 октября 2016 года.

Материал доступен для скачивания по адресу: www.instituteofeurope.ru/publications/analytics