



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ
ИНСТИТУТ ЕВРОПЫ РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

Фактор Китая в Средиземноморье

Под редакцией
Ольги Буториной,
Елены Алексеенковой

МОСКВА ИЕ РАН
2022

**Федеральное государственное
бюджетное учреждение науки**

**Институт Европы
Российской академии наук**

ФАКТОР КИТАЯ В СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ

**Доклады Института Европы
№ 387**

Монография

**Москва
ИЕ РАН
2022**

УДК 327(510):33(262)
ББК 66.4(5Кит,9(05:922.6),4
Ф18

Редакционный совет:

**Ал.А. Громько (председатель),
Н.Б. Кондратьева (зам. председателя), А.И. Бажан,
В.Б. Белов, О.В. Буторина, К.Н. Гусев, П.Е. Кандель,
Р.Н. Лункин, О.Ю. Потёмкина**

Ответственные редакторы О.В. Буторина, Е.С. Алексеенкова,
редактор Е.В. Дрожжина

Рецензенты:

Носов Михаил Григорьевич, д.и.н., чл.-корр. РАН, ИЕ РАН
Сапир Елена Владимировна, д.э.н., ЯрГУ им. П.Г. Демидова

Тема НИР 0167-2021-0005

«Комплексные исследования политического, экономического
и социального развития стран и регионов Европы»

Фактор Китая в Средиземноморье = The China Factor in the Mediterranean : [монография] / [А.В. Авилова и др.]. – М. : Ин-т Европы РАН , 2022. – 200 с. – (Доклады Института Европы = Reports of the Institute of Europe / Федеральное гос. бюджетное учреждение науки Ин-т Европы Российской акад. наук ; № 387). – Парал. тит. л. англ. – Авт. указаны на об. тит. л. – DOI: http://dx.doi.org/10.15211/report12022_387 ; ISBN 978-5-98163-182-5.

В монографии российские учёные рассматривают проблему растущего влияния Китая в Средиземноморье – сложном и неоднородном регионе, где пересекаются интересы Европейского союза, США, России, Турции, арабских монархий и других нерегиональных игроков. Авторы анализируют взаимодействие государств региона с КНР в различных аспектах: от инвестиционного сотрудничества и создания транспортно-логистических коридоров до использования Поднебесной «мягкой силы» и влияния на развитие «синей экономики» средиземноморских государств ЕС.

Авторский коллектив: А.В. Авилова (гл.1); Е.С. Алексеенкова (гл.4); И.А. Бочаров, М.А. Бочарова (гл.9); О.В. Буторина (введение, заключение); С.А. Забелин (гл.6); М.Л. Колесникова (гл.7); И.Э. Магадеев (гл.2); Е.А. Маслова (гл.3); М.А. Пахомова (гл.8,10); Е.Г. Энтина (гл.5).
Мнение авторов может не совпадать с мнением редакционного совета.
DOI: http://dx.doi.org/10.15211/report12022_387

© ИЕ РАН, 2022

Russian Academy of Sciences

Institute of Europe RAS

**THE CHINA FACTOR
IN THE MEDITERRANEAN**

**Reports of the Institute of Europe
№ 387**

Monography

**Moscow
IE RAS
2022**

Аннотация

Данная коллективная монография представляет собой результат исследований историков, политологов, экономистов и международных отношений из ИЕ РАН, Института востоковедения РАН, ИМЭМО РАН, МГИМО МИД России, НИУ ВШЭ. Главы монографии объединяет общая идея – понять, в какой мере Китай уже присутствует в странах Средиземноморья, какова его роль в социально-экономическом и политическом развитии государств региона и каковы дальнейшие перспективы этого присутствия. Средиземноморье отличает высокая степень неоднородности расположенных здесь стран – и в политическом, и в историко-культурном, и в цивилизационном смысле. В Средиземноморье представлены члены ЕС, политически нестабильные государства Северной Африки и Ближнего Востока, всё ещё находящиеся в процессе самоопределения и нацистроительства государства Балкан, а также обладающая амбициями региональной державы Турция. Цель исследования – изучить тот уникальный опыт взаимодействия, который складывается у государств региона с КНР, с тем чтобы выявить общие черты и национальную специфику. Для России, имеющей собственную повестку сотрудничества с государствами Средиземноморья, понимание китайского фактора в развитии региона также представляется необходимым и значимым.

Annotation

This collective monograph results from the research conducted political scientists, economists, historians and international relations scholars from the Institute of Europe RAS, Institute of Oriental Studies RAS, IMEMO RAS, MGIMO University, National State University Higher School of Economics. The chapters of the monograph share the same goal – to reveal the extent China is already present in the Mediterranean, to explore which role PRC plays in the socio-economic and political development of the states of the region, what are the future prospects of its presence and influence. The Mediterranean is highly heterogeneous in political, historical, cultural, and civilizational sense. The region consists of the members of the European Union, politically unstable states of the Middle East and North Africa, the states of the Balkans, which are still in the process of self-determination and nation-building, and ambitious regional power Turkey. The study reveals the unique state experiences of relations with the PRC in order to identify common features and national specifics. For Russia, which has its own agenda of cooperation with the Mediterranean states, understanding of the Chinese factor in the development of the region also seems necessary and significant.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение. Структурная асимметрия – новая норма многополярного мира.....	7
Глава 1. Испания и Китай в системе транспортных коммуникаций Средиземноморья.....	17
Глава 2. «Средиземноморский фактор» во взаимодействии Франции и КНР (2017–2021 гг.).....	32
Глава 3. Италия – Китай: выход за рамки дозволенного?.....	51
Глава 4. Выбор Италии: Шёлковый путь по-европейски, а не по-китайски?.....	61
Глава 5. Роль КНР в структуре международного взаимодействия в регионе Юго-Восточной Европы.....	83
Глава 6. Греция – ключ к Средиземноморью?.....	102
Глава 7. «Синяя экономика» – сфера пересечения и столкновения интересов.....	117
Глава 8. 50 лет дипломатических отношений КНР с Турецкой Республикой: анализ политического, экономического и делового сотрудничества.....	131
Глава 9. «Мягкая сила» Китая в странах Восточного Средиземноморья.....	145
Глава 10. КНР и средиземноморские государства Арабского Востока.....	160
Заключение	182
Литература	186
Об авторах	196

CONTENTS

Introduction. Structural Asymmetry – the New Normal of a Multipolar World.....	7
Chapter 1. Spain and China in the Mediterranean Transport and Communications Network.....	17
Chapter 2. «Mediterranean Factor» in France – China Relations (2017–2021).....	32
Chapter 3. Italy – China: Overstepping the Boundaries?.....	51
Chapter 4. Italy’s Choice: European Silk Road, Not Chinese?.....	61
Chapter 5. PRC’s Role in the Structure of International Interactions in the South-Eastern Europe.....	83
Chapter 6. Greece as the Key to the Mediterranean?.....	102
Chapter 7. Blue Economy – Area of Overlapping and Conflicting Interests.....	117
Chapter 8. 50 th Anniversary of the Diplomatic Relations between the PRC and the Turkish Republic: Political, Economic and Business Cooperation.....	131
Chapter 9. Chinese ‘Soft Power’ in the Eastern Mediterranean.....	145
Chapter 10. China and the Mediterranean States of the Arab East.....	160
Conclusion	182
Literature	186
About the Authors	196

ВВЕДЕНИЕ. СТРУКТУРНАЯ АСИММЕТРИЯ – НОВАЯ НОРМА МНОГОПОЛЯРНОГО МИРА

Сообщение ... всей территории государства
с морем даёт большое преимущество и для
обеспечения безопасности государства и для
обильного снабжения его всем необходимым.

Аристотель, «Политика»

Предмет данной монографии – влияние возросшей глобальной мощи Китая на международные отношения, политические и социально-экономические процессы в Средиземноморье, регионе, которому суждено было стать цитаделью современной цивилизации. Формирование многополярной системы международных отношений вступило в активную фазу после мирового экономического и финансового кризиса 2008–2009 гг. Процесс идёт медленно и неровно. Уже сейчас понятно, что новый мировой порядок, контуры которого только определяются, будет по своей логике сильно отличаться от биполярной системы второй половины прошлого столетия. Соединённые Штаты перестают быть безусловным гегемоном, их зона влияния постепенно сокращается. Освобождающиеся лакуны заполняются не одним, а многими акторами, как следствие – мировое устройство лишится привычной для эпохи «холодной войны» симметрии. Пропадает «значимый другой», по отношению к которому выстраивалась система самоопределения целых народов – путём фиксации совпадений и расхождений в главных принципах организации общества. Теперь такой нормативный подход становится фактически невозможным.

Ушло в прошлое не только противоборство двух мировоззренческих систем – капитализма и социализма, но и существовавшее в первые десятилетия после распада СССР восприятие западных либеральных ценностей как единственно верной и наиболее экономически оправданной модели развития. Высокие темпы экономического роста Китая, Вьетнама и некоторых других стран свидетельствуют об узости такого взгляда¹. Пере-

¹ Громыко Ал.А. Метаморфозы политического неолиберализма // Вестник

смотрю подвергаются установки «Вашингтонского консенсуса» относительно роли рыночных сил в регулировании хозяйственной деятельности. Ведущая роль государственного сектора в экономике Китая более не позволяет надеяться, что будущий мировой порядок возникнет путём конвергенции экономических и социальных систем по западному образцу².

Одновременно трансформируется само понятие полюса. Китай, например, при всех его экономических успехах, не имеет перспективы собрать вокруг себя группу дружественных, высоко лояльных к нему государств, которые выступали бы единым фронтом при решении важнейших мировых проблем. Ни Индия с её огромным населением, ни Япония и Республика Корея, ни Мьянма, Таиланд или Филиппины не подходят на эту роль. Политическая и экономическая система Китая обладает такой высокой спецификой, что её перенесение на иную почву едва ли возможно даже в теории. В отличие от СССР, США или нынешнего Евросоюза (с определёнными оговорками), современный Китай не может предложить привлекательную для внешнего мира систему ценностей. Эксперты отмечают свойственные нынешнему этапу глобализации идеологический плюрализм, размытость и подвижность норм, что ведёт не к ослаблению, а к усилению конфликтного потенциала международных отношений³.

На этом фоне повышается значение двусторонних связей между странами и регионами, развитие инфраструктуры международного сотрудничества, продвижение его традиционных и новых форматов. Отношения Китая и стран Средиземноморского бассейна относятся к одной из наиболее значимых осей нарождающегося нового мирового порядка. Их возрастающая связанность создаёт как новые возможности, так и новые очаги напряжённости, которые в будущем могут стать источником глубоких противоречий. Создание устойчивой системы сотрудни-

Российской академии наук. 2020. Том 90, №11. С. 1019-1027.

² Lamy P. The Pitfalls, Principles and Priorities of Establishing a New Global Economic Order // H. Wang and A. Michie (eds.). *Consensus or Conflict? China and Globalization in the 21st Century*. Springer, 2021. P. 87-95.

³ Lavery S., Schmid D. European Integration and the New Global Disorder, *Journal of Common Market Studies*, 2021, Vol. 59, Issue 5. P. 1322-1338. DOI: 10.1111/jcms.13184

чества между Китаем и странами Средиземноморского бассейна сопряжено с поиском таких форм взаимодействия, которые позволили бы сгладить, обойти или (что ещё лучше) использовать во благо последствия сильнейшей структурной асимметрии их нынешнего партнёрства.

Восхождение Китая как глобальной экономической и политической силы является одной из главных черт современного этапа глобализации. За два десятилетия нынешнего XXI в., а точнее с 2000 г. по 2020 г. его доля в мировом ВВП увеличилась в четыре с лишним раза – с 4% до 17%⁴. За этот же период доля Европейского союза в составе 28 государств уменьшилась с 27% до 21%. После выхода из объединения Великобритании доля ЕС составляет 18%, что всего на один процентный пункт больше показателя Поднебесной. О кардинальном и, как следует полагать, безвозвратном изменении соотношения сил говорит следующий пример. Франция, вторая по размеру экономика ЕС, произвела в 2020 г. товаров и услуг на сумму 2,6 трлн долл., а Китай – на 14,7 трлн долл. Разрыв составил пять с половиной раз в пользу азиатского колосса. Двадцать лет назад соотношение было 1:1,2 в пользу Пятой Республики.

С начала 1990-х гг. китайская экономика демонстрировала необыкновенно высокие темпы роста – по 10 и более процентов в год. Хозяйства Италии, Франции и Испании только в самые благополучные периоды прирастали более чем на 2% в год. Привычным стало топтание вокруг нулевых отметок. В кризисные годы не раз наблюдалось абсолютное снижение ВВП. Вследствие пандемии, по предварительным итогам 2020 г., ВВП Испании упал почти на 11%, во Франции и Италии сокращение составило более 8%⁵.

Однако при всех успехах китайской экономики, она вовсе не свободна от внутренних противоречий и ограничений. Во-первых, внушительный размер ВВП не должен вводить в заблуждение специалистов относительно его качества. По сравнению с ведущими странами Запада, в Китае гораздо меньше развита

⁴ Рассчитано автором по данным электронной базы UNCTADStat в текущих ценах и долл. США: <https://unctadstat.unctad.org>.

⁵ Данные UNCTADStat: <https://unctadstat.unctad.org>

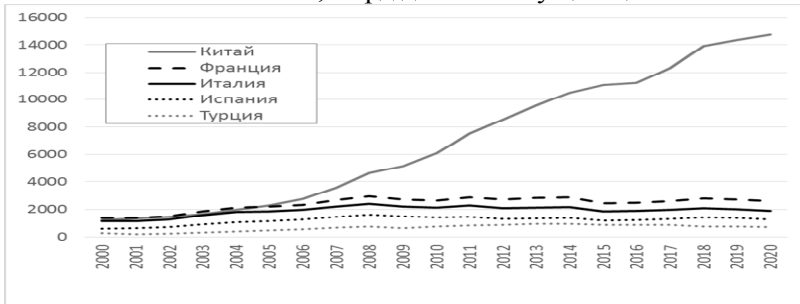
сфера услуг, а значительная часть ВВП создаётся в промышленном секторе. Половина населения проживает в сельской местности, где уровень доходов и качество жизни существенно ниже, чем в городах. Свои особенности есть даже в таком секторе, как производство товаров на основе информационно-телекоммуникационных технологий (ИКТ), где достижения Китая особенно бросаются в глаза. При более пристальном взгляде обнаруживается, что львиная доля мощностей сосредоточена в филиалах международных корпораций, на гонконгских и тайваньских фирмах и на предприятиях с иностранным капиталом⁶. Иначе говоря, национальная принадлежность данных производств и возможности китайских властей проводить в отношении них эффективную экономическую политику вызывают вопросы.

Во-вторых, начиная с 2012 г. темпы хозяйственного роста пошли на убыль. Двухзначные показатели остались в прошлом, соскользнув сначала до 8%, а потом и до 6%. Показанный в 2020 г. прирост в 2,3% выглядит хорошо на международном фоне, но является рекордно низким для Китая за последние 40 лет его истории (рис. 1). Приумножив свою хозяйственную мощь, он стал гораздо более зависимым от глобальной конъюнктуры, чем во времена, когда национальная экономика оставалась сравнительно закрытой. Теперь колебания внешнего спроса на китайскую продукцию и мировых энергетических цен напрямую отражаются на внутренней экономической ситуации.

Смена формата произошла в 2012 г., когда с трибуны XVIII съезда Коммунистической партии Китая было впервые заявлено, что страна больше не намерена держаться в тени в мировых делах. Осенью 2014 г. Си Цзиньпин очертил основные цели и принципы политики «глобального Китая». Они включают создание международных отношений нового типа, формирование тесной сети взаимовыгодного сотрудничества, приверженность принципам экономической глобализации, а также эффективную защиту национальных интересов за пределами страны в интере-

⁶ Симония Н.А., Торкунов А.В. Новый мировой порядок: от биполярности к многополярности // Политическая наука перед вызовами глобального и регионального развития / под ред. О.В. Гаман-Голутвиной. М.: Аспект Пресс, 2016. С. 250.

ВВП Китая и некоторых стран Средиземноморья
в 2000–2020 гг., млрд долл. в текущих ценах



Источник: электронная база данных UNCTADStat.

сах «возрождения китайской нации» и поддержания благоприятной для развития страны международной обстановки⁷.

Главным инструментом реализации глобальных амбиций КНР в сфере экономики является выдвинутая в 2013 г. концепция «Один пояс, один путь», включающая «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI века». Главная цель данной долгосрочной стратегии – создать за счёт массивованных инвестиций в инфраструктуру многих стран и регионов мира платформу для выхода китайского капитала и китайских товаров за рубеж, а также обеспечить загрузку национальных производственных мощностей в условиях недостаточной ёмкости внутреннего потребительского рынка⁸.

Серьёзным структурным ограничителем на пути дальнейшего развития экономики Китая становится проблема спроса. Несмотря на усилия руководства страны и давление международного сообщества, внутренний спрос расширяется медленно. Хотя душевые доходы растут, Китай по-прежнему значительно

⁷ Ларин В.Л. Глобальный Китай: возрождение Срединной империи или борьба за выживание? // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2020. №4(93). С. 47-67; Ларин В. Северо-Восточная Азия в контексте глобальных интересов и политики Китая в «новую эпоху» // Мировая экономика и международные отношения. 2020. №6. С. 114-122. DOI: 10.20542/0131-2227-2020-64-6-114-122

⁸ Михеев В.В., Луконин С.А., Игнатъев С.В. К вопросу о перспективах Китая как глобального лидера // Контуры глобальных трансформаций. 2017. №5. С. 152-161. DOI: 10.23932/2542-0240-2017-10-5-152-161

отстаёт от многих своих партнёров по уровню благосостояния. Так, в 2019 г. ВВП на душу населения, рассчитанный по методологии МВФ, составлял в Китае 16,5 тыс. международных долл.⁹, что было вдвое меньше аналогичного показателя Турции и втрое меньше показателя Франции. Опережающие темпы роста позволяют Китаю сокращать в первую очередь относительное отставание.

Разрыв в абсолютных цифрах, как ни парадоксально, в отдельные периоды даже увеличивается. Так, если в 2000 г. во Франции душевой доход был выше китайского на 26,2 тыс. международных долл., то в 2019 г. разница составляла уже 33,3 тыс. международных долл. За рассматриваемый период в абсолютном выражении Китай не смог сократить отставание от Италии и Испании, а видимое сближение показателей с Грецией едва ли можно считать достижением: причиной его послужило многолетнее снижение греческого ВВП вследствие мирового финансового кризиса и долгового кризиса еврозоны (рис. 2).

Какой будет тенденция в ближайшие 15 лет, сейчас сказать трудно. Из-за проводившейся долгие годы политики ограничения рождаемости Китай может столкнуться с масштабным уменьшением населения. По некоторым оценкам, в первое десятилетие XXI в. коэффициент фертильности упал в стране до крайне опасного уровня 1,2. Чтобы придать официальной демографической статистике более благообразный вид, китайские власти, по мнению внешних экспертов, прибегают к манипуляциям¹⁰.

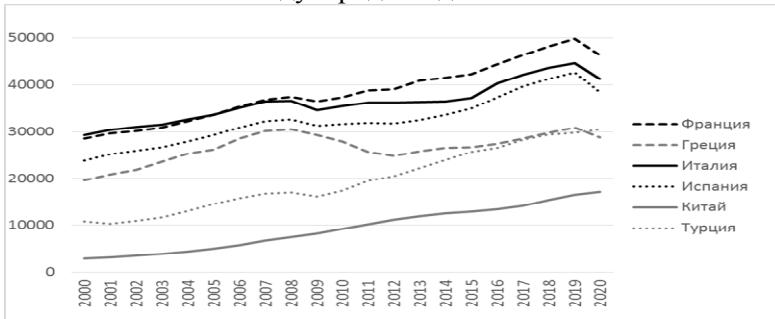
Годы экспансивного развития китайской экономики за счёт наращивания экспорта привели к накоплению крупных дисбалансов в её торговле с другим странами. Если в начале 2000-х гг.

⁹ Международные доллары – единица, применяемая в статистических базах данных МВФ для более корректного сопоставления уровней благосостояния различных стран. Поскольку реальная покупательная способность одного доллара в богатых и бедных странах разная, к официальным курсам валют бедных стран при расчёте ВВП в доллары применяется повышающий коэффициент, а к курсам богатых стран – понижающий коэффициент. Данные коэффициенты публикуются на официальном сайте МВФ.

¹⁰ Fuxian Y. China's Demographic Manipulation // Project Syndicate, 05.08.2021. URL: <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-2020-census-inflates-population-figures-downplays-demographic-challenge-by-yi-fuxian-2021-08> (дата обращения 20.09.2021).

Рисунок 2

ВВП на душу населения, рассчитанный по паритету покупательной способности, в 2000–2020 гг., международные долл. МВФ



профицит КНР во внешней торговле товарами составлял около 30 млрд долл. в год, то в 2008 г. он увеличился почти до 300 млрд долл., а к 2015 г. удвоился, добравшись до головокружительной отметки 600 млрд долл. По итогам 2020 г. он равнялся 530 млрд долл. Эти полтриллиона долларов представляют собой серьёзную структурную проблему для других стран и мировой экономики в целом. Европейский союз открыто заявляет, что китайские компании, прежде всего государственные, нарушают правила справедливой конкуренции на собственном рынке и прибегают к неправомерным средствам продвижения своей продукции в Европе. В ответ Китай обвиняет ЕС в злоупотреблении антидемпинговыми правилами¹¹.

Хроническое отрицательное сальдо в торговле с Китаем будет и дальше подталкивать его партнёров к поиску путей ограничить приток китайских товаров и нарастить собственный экспорт в Поднебесную. Второй путь оказывается весьма сложным из-за географической удалённости, языкового и культурного барьеров, а также меньшей открытости внутреннего рынка Китая, по сравнению с рынками большинства европейских стран¹².

Согласно проведённому в середине 2010-х гг. исследова-

¹¹ Носов М. ЕС и Китай: Торговля или стратегия // Современная Европа. 2018. №6. С. 5-17.

¹² Подробная информация об уровнях тарифов содержится на сайте UNCTADStat: раздел International merchandise trade, подраздел Market access

нию экспортного потенциала Греции, Китай находился на седьмом месте среди наиболее перспективных рынков сбыта её продукции – после Германии, Франции, Великобритании, Италии, США и Нидерландов. Исследование проводилось при помощи модели поддержки принятия решений с использованием данных о её международной торговле на шестизначном уровне по классификации Гармонизированной системы описания и кодирования товаров ООН¹³.

Выявленные возможности отчасти реализовались: с 2010 г. по 2020 г. стоимость китайского импорта из Греции увеличилась вдвое – с 390 млн долл. до 770 млн долл. Однако китайский экспорт также почти удвоился, а отрицательное для Греции сальдо внешней торговли выросло с 4,0 до 6,3 млрд долл. За исследуемый период Франция, Италия и Португалия сумели сократить абсолютную величину своего дефицита в товарной торговле с Китаем. В случае Испании, Греции, Турции и Египта дефициты, наоборот, существенно возросли (табл. 1.). По итогам 2020 г. в торговле с Турцией китайский экспорт превышал импорт в пять раз, в торговле с Грецией – в девять раз, в торговле с Египтом – в пятнадцать раз¹⁴.

Таблица 1

Внешняя торговля Китая товарами с некоторыми странами Средиземноморья в 2010–2020 гг., млн долл.

	2010 г.			2020 г.		
	Экспорт КНР	Импорт КНР	Сальдо	Экспорт КНР	Импорт КНР	Сальдо
Франция	27858,7	17116,6	10742,1	37343,0	29707,1	7635,9
Италия	31139,6	14006,2	17133,4	32937,0	22247,6	10689,4
Испания	18178,7	6236,4	11942,3	27537,1	10346,0	17191,1
Португалия	2513,3	754,4	1758,9	4191,5	2772,2	1419,3
Греция	3958,9	390,4	3568,5	7036,4	773,1	6263,3
Турция	11942	3164,1	8777,9	20356,6	3716,2	16640,3
Египет	6041	917,9	5123,1	13623,3	905,8	12717,4

Источник: Электронная база данных Comtrade: <https://comtrade.un.org/data/>

В последние годы Китай уверенно теснит европейских кон-

¹³ Kanellopoulos, Nikolaos C. and Skintzi, Georgia D. Identifying export opportunities for Greece // International Economics and Economic Policy. 2016. №13. P. 369-386. DOI 10.1007/s10368-016-0353-3

¹⁴ Статистика базы данных Comtrade: <https://comtrade.un.org/data/>

курентов на глобальном рынке высокотехнологичных товаров и услуг. Если в 2010 г. он давал 17% мирового экспорта ИКТ товаров, то в 2020 г. эта доля увеличилась до 27%. За это же 10-летие удельный вес Франции уменьшился с 11 до 4%. Совокупный экспортный вклад Италии, Испании и Греции сократился с 13 до 7%.

Зависимость европейских потребителей от китайских поставок не только возрастает с течением времени, но и становится критической для некоторых малых экономик. Так, в 2020 г. на Китай приходилась четверть всего итальянского импорта ИКТ-товаров. Для Испании и Греции эта пропорция составляла около 35%. В то же время Словения, Босния и Герцеговина, Черногория, Северная Македония, Сербия и Албания удовлетворяли за счёт ввоза из Китая порядка 50-60% своего внешнего спроса на товары данных категорий.

В настоящее время ни одной из стран Евросоюза не под силу самостоятельно решать вопросы обеспечения информационной и технологической безопасности. Согласно официально заявленной позиции, Европейский союз претендует на регулярное лидерство в области информационно-коммуникационных технологий с тем, чтобы продвинуть свои внутренние стандарты развития и регулирования данной сферы на глобальный уровень¹⁵. Однако здесь его возможности не столь велики. Страны ЕС-27 дают примерно 15% мирового экспорта ИКТ товаров, тогда как на развивающиеся государства Азии (включая Китай, Гонконг, Республику Корея, Сингапур и Тайвань) приходится свыше 70% стоимости всех зарубежных поставок. Если средиземноморские страны ЕС станут участниками будущей битвы стандартов, то таким странам как Турция и Египет, скорее всего, уготовлена участь наблюдателей.

Ещё одна область структурного неравенства связана с международной ролью национальных валют. Китай настойчиво добивался включения юаня в состав корзины СДР, что произошло в 2016 г. благодаря поддержке Кристин Лагард, которая тогда занимала пост директора-распорядителя Международно-

¹⁵ Зиновьева Е., Булва В. Цифровой суверенитет Европейского союза // Современная Европа. 2021. №2. С. 40-49.

го валютного фонда. Событие подавалось как знаковое в самом Китае и воспринималось таковым во всём мире. Правда связь между участием валюты в корзине СДР (которая является международной счётной единицей с довольно ограниченной сферой применения) и расширением её использования на мировых товарных и финансовых рынках просматривалась слабо. Не было понятно, как названный факт мог бы стимулировать столь желанный для руководителей КНР процесс интернационализации национальной денежной единицы, которая ещё недавно не являлась свободно конвертируемой, а ныне может считаться таковой с рядом ограничений.

Эти и другие опасения подтвердились на практике. Анализ использования юаня в международных транзакциях в течение 2016–2020 гг. показал лишь умеренный рост в одних случаях и стагнацию в других. Юань по-прежнему используется преимущественно внутри страны, хотя местные банки наращивают объём выдаваемых китайским компаниям кредитов в национальной валюте. Основным тормозом на пути к широкому международному использованию юаня являются сохраняющиеся ограничения на пути движения капиталов. Есть мнение, что Китай опасается полной либерализации счёта капиталов, так как это может привести к неуправляемому обесценению юаня и тем самым подорвать экономические достижения последних десятилетий¹⁶.

По данным Европейского центрального банка, в 2019–2020 гг. на юань приходилось около 2% мировых официальных резервов, на евро – более 20%, а на доллар – почти 60%. На международных долговых рынках юань, если и присутствовал, то в пренебрежимо малых объёмах. Доля китайской валюты в международных расчётах в системе *SWIFT* не превышала 1%, тогда как почти 40% платежей совершалось в евро¹⁷. Отсюда следует интересное наблюдение. Хотя Китай решительно превосходит средиземноморские страны по величине ВВП, те из них, которые входят в зону евро (Греция, Португалия, Испания, Италия, Франция, Кипр, Мальта, Словения), наделяют свои

¹⁶ Поливач А.П. Пятилетие включения юаня в корзину СДР: итоги и перспективы // Мировая экономика и международные отношения. 2021. №6 С. 59-70.

¹⁷ The International Role of the Euro, European Central Bank, June 2021. P. 4.

компания фактическим правом определять валюту платежа в двусторонних контрактах с Китаем – будь то поставки товаров или инвестиции. В силу крайней ригидности валютной структуры мировой экономики, это положение сохранится в предстоящие 10-20 лет, даже на фоне предстоящего введения цифровых валют центральных банков.

Эти и другие проявления структурной асимметрии будут с трудом поддаваться исправлению. Обеим сторонам предстоит развивать сотрудничество в контексте устойчивых дисбалансов, быстро меняющихся и нечётких норм.

Содержание книги составлено по географическому принципу. Читателю вслед за авторами предлагается совершить движение по часовой стрелке с запада на восток, далее на юг и с востока на запад вдоль южного побережья Средиземного моря. Первые главы посвящены фактору Китая в Испании, Франции и Италии. Затем представлен анализ ситуации на Балканах, в Греции и Турции. Завершают книгу исследования о влиянии Китая в странах Восточного Средиземноморья и Арабского Востока.

ГЛАВА 1. ИСПАНИЯ И КИТАЙ В СИСТЕМЕ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЯ

В последние десятилетия, отмеченные беспрецедентным размахом контейнерных перевозок, в глобальной системе транспортных коммуникаций растёт роль Средиземноморья с его главными стратегическими узлами – Гибралтаром, Суэцем и Босфором. Этому способствует не только географическое положение региона на скрещении мировых торговых путей, но и взаимопроникновение двух развивающихся инфраструктурных проектов – Трансъвропейской транспортной сети (*TEN-T*) и китайской инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП). Китайский мегапроект ставит целью кардинальную трансформацию мировой транспортной сети и логистики для обеспечения широкомасштабных связей с Европой, Ближним Востоком и странами Африки.

В Средиземноморье пришёл крупный иностранный капитал: китайская компания *COSCO* (*China Ocean Shipping Company*, Китайская океанская судоходная компания) действует в Пирее

и Порт-Саиде, гонконгская *Hutchinson* – в Барселоне, Таранто и Александрии, южнокорейская *Hanjin* – в Алхесирасе. Датская компания *Maersk*, мировой лидер в области контейнерных перевозок, контролирует все стратегические маршруты Средиземноморья.

Следуя этой динамике, южные порты Испании переживают взлёт: в 2012 г. десятку ведущих контейнерных портов Средиземноморья возглавили Валенсия и Алхесирас, а замыкала её Барселона¹⁸. Стремительно выросший по обе стороны Гибралтарского пролива кластер Танжер-Мед (Марокко) – Алхесирас превратился в транспортный узел мирового значения. Через Испанию проходят два из десяти трансъевропейских коридоров – Средиземноморский и Атлантический. Наряду с традиционными связями Испании со странами Магриба это увеличивает её значимость для китайского капитала, выстраивающего инфраструктуру ОПОП на южном фланге ЕС.

Позиции Испании в Средиземноморье

Современная мировая торговля на 80% осуществляется морским путём. Взаимные поставки стран ЕС и Китая на 98% обеспечивает судоходство, из них 80% приходится на контейнерный трафик¹⁹. Этим объясняется важнейшая роль, которую играют специализированные контейнерные порты в транспортных системах и экономике стран ЕС, а также фундаментальная значимость таких портов для китайского мегапроекта.

На Западное Средиземноморье приходится 25% общего объёма контейнерного трафика ЕС, что делает его вторым (после Северного моря) важнейшим регионом транспортных операций²⁰. Среди 10 главных европейских портов, специализирующихся на контейнерных перевозках, порты Испании занимают

¹⁸ La Mediterranee sous le regard de la conteunerisation. URL: <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01247092/document>

¹⁹ Аналитический доклад «Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории стран-членов». М., 2019. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/infrastruktura/Documents/Приложение%205%20%20доклад%20по%20коридорам.pdf>

²⁰ Joint seminar organized by the European TEN-T coordinators for motorways of the sea, the Mediterranean, and the Scandinavian-Mediterranean corridors. URL: <http://www.onthemosway.eu/connecting-ten-t-corridors-and-sustainable-mos-in-the-west-med-sea-basin>

5-е, 6-е и 9-е места, по совокупной мощности, достигая уровня лидера – Роттердама (табл. 1).

Таблица 1

Рейтинг европейских портов по объёму
контейнерных перевозок

№ п/п	Порт	Страна	2018		2019	
			млн TEU	рейтинг	млн TEU	рейтинг
1	Роттердам	Нидерланды	14,5	1	13,5	1
2	Антверпен	Бельгия	11,1	2	11,7	2
3	Гамбург	ФРГ	8,7	3	9,3	3
4	Бремен	ФРГ	5,5	4	4,8	7
5	Валенсия	Испания	5,1	5	5,4	5
6	Пирей	Греция	4,9	6	5,6	4
7	Алхесирас	Испания	4,8	7	5,1	6
8	Филикстоу	Великобритания	4,9	8	3,8	8
9	Барселона	Испания	3,4	9	3,3	9
10	Марсашлокк	Мальта	3,3	10	н.д.	н.д.

Источники: Quand la Chine débarque dans les ports europeens. URL: <https://www.lelechos.fr/monde/europe/quand-la-chine-debarque-dans-les-ports-europeens-1140738>; II Sole 24 Ore, 8.08.2021

Испания лидирует среди стран, имеющих в Средиземноморье крупные порты, по темпам интеграции в мировое судоходство. В 2018 г. по индексу обслуживания линейным судоходством (*Liner Shipping Connectivity Index, LSCI*) она стояла на 11-м месте в мире, опережая Францию (12-е место) и Италию (19-е), и на 5-м месте в Европе²¹. Стремительное развитие средиземноморских портов Испании началось в 2000-х гг.: за 2002–2012 гг. мощности порта Валенсия увеличились на 145%, Алхесираса – на 84%²². В 2019 г. страна уже располагала двумя (из 44 в мире) морскими портами, имеющими автоматизированные контейнерные терминалы. Оба находятся в Средиземноморье, а именно в Алхесирасе (терминал *TTI*) и Барселоне (*HP Best*). Благодаря своим южным портам Испания входит в число стран-лидеров по международным контейнерным перевозкам: в Европе насчитывается всего 12 автоматизированных терминалов, из них че-

²¹ Liner Shipping Connectivity Index (maximum value in 2004=100) – Country ranking. URL: <http://www.indexmundi.com/facts/indicators/IS.SHP.GCNW.XQ/rankings>

²² Verny J., Oulmakki O., Blayac T. Positionnement strategique de la Chine en Mediterranee: le projet «Belt and Road Initiative». URL: <https://afitl.msh-lse.fr/tl-files/documents/CST/N75/Oulmakki75.pdf>

тыре в Нидерландах, три в Великобритании и два в ФРГ²³.

Испания в системе трансъевропейских коридоров

Согласно проекту сооружения трансъевропейских коридоров, по территории Испании пролегают два из них – Средиземноморский и Атлантический.

Средиземноморский коридор протяжённостью 7,8 тыс. км²⁴ (по другим данным – 9,3 тыс.²⁵) пройдёт через шесть стран – Испанию, Францию, Италию, Словению, Хорватию и Венгрию, соединив европейский Юг с Центральной и Восточной Европой. На своём протяжении он пересекает семь других коридоров и три из четырёх главных промышленных зон ЕС (Каталония, Рона – Альпы и Пьемонт – Ломбардия)²⁶. Считается, что это придаёт ему значительный потенциал привлечения будущих евро-азиатских морских торговых потоков, а также сухопутных европейских. Совокупный ВВП стран, лежащих на этой трассе, составляет около 5,7 трлн евро, население – почти 190 млн человек. В Средиземноморье этот коридор соединит более 100 интермодальных терминалов и пять главных морских портов, а также два крупных речных – Лион и Будапешт²⁷.

Испанская часть Средиземноморского коридора протяжённостью 1,3 тыс. км покрывает территорию, где проживает 40% населения страны, производится 40% её ВВП и обеспечивается 65% национального морского трафика²⁸. С 2021 г. к этой трассе были присоединены Балеарские острова (порт Пальма)²⁹. Со-

²³ Spain has two of 44 automated ports globally. URL: <https://www.porteurope.com/spain-has-two-of-44-automated-ports-globally/>

²⁴ Mediterranean Rail Freight Corridor. URL: <https://www.rfi.it/en/in-Europa/Freight-Corridors/Mediterranean-Freight-Corridor.html>

²⁵ The Mediterranean Corridor. URL: ec.europa.eu/transport/modes/rail/ertms/corridors/Mediterranean-corridor_en

²⁶ The Mediterranean Corridor. URL: https://treball.barcelonactiva.cat/porta22/images/en/barcelona_treball_porta22_capsula_sectorial_transport_maritima

²⁷ Key features and challenges for the Mediterranean corridor. URL: <http://www.cetmo.org/key-features-and-challenges-for-the-mediterranean-corridor>

²⁸ The Mediterranean Corridor. URL: <https://www.catalannews.com/business/item/catalonia-and-valencia-urge-spanish-government...>

²⁹ From 2021 onwards, the Mediterranean corridor will include the maritime connection with the port of Palma. URL: <https://www.portsdebalears.com/en/en/noticia/apb-will-present-310-million-euros-worth-mediterranea-corridor-projects-european>

гласно имеющимся планам, коридор заработает к 2030 г.³⁰, связав порты Алхесирас, Валенсию и Барселону с логистическими платформами Европы.

Атлантический транспортный коридор протяжённостью 6,2 тыс. км должен пройти от французской границы через испанские города Витория, Бургос и Вальядолид к португальской границе, с ответвлениями на Мадрид, Лиссабон и Алхесирас. В Португалии он идёт от Лиссабона к глубоководному порту Синиш (модернизацией которого на основе долгосрочной концессии занимается китайский капитал), с ответвлениями на Авейру и Порту; имеются также железнодорожные ветки к испанским городам Бадахос и Саламанка³¹.

Эти коридоры рассматриваются Евросоюзом как часть стратегии «сплочения» стран центра и периферии, повышающей его конкурентоспособность на мировых рынках. Португальские порты, особенно Синиш, потенциально важны для ЕС благодаря их выигрышному географическому положению. Однако реализация иберийской части проекта потребует решения дополнительных технических задач, в частности – устранения различий в ширине иберийской (1,668 м) и европейской (1,435 м) железнодорожной колеи, выравнивания напряжения на электрифицированных линиях и унификации сигнальных систем. Финансирование этих работ возложено на европейские финансовые структуры.

С переходом ЕС в 2020 г. к реализации «Европейского зелёного курса» (англ. – *European Green Deal*) утверждается стратегия устойчивого «умного» транспорта с опорой на технический прогресс – декарбонизацию, цифровизацию, инновации и мультимодальность, а также снижение операционных и административных барьеров³².

Трансъевропейский проект является главной частью поли-

³⁰ Key features and challenges for the Mediterranean corridor. URL: <http://www.cetmo.org/key-features-and-challenges-for-the-mediterranean-corridor>

³¹ # Did you know – Rail transport and the development of the Iberian Peninsula as a Hub – Atlantic Corridor. URL: <https://escolaeuropea.eu/tag/mediterranean-corridor/>

³² Key features and challenges for the Mediterranean corridor. URL: <http://www.cetmo.org/key-features-and-challenges-for-the-mediterranean-corridor>

тики ЕС по развитию железнодорожного грузового транспорта и считается одним из факторов устойчивого роста. Для Испании и Португалии его реализация сопряжена с необходимостью расширения внутренней транспортной сети с упором на развитие мультимодального трафика, чтобы облегчить доступ операторов из внутренних районов к морским перевозкам. В Испании эта политика встречает содействие со стороны портов. Так, портовая администрация Валенсии осуществила капиталовложения в развитие железнодорожного сообщения между Сарагосой и Сагунто, между портами Севилья и Сениш. Планируемые инвестиции в железную дорогу Таррагона – Теруэль-Сагунто позволят расширить грузовой трафик из Арагона. Интермодальные грузовые терминалы сооружаются в городах Касерес, Бадахос и Бургос, портах Кадис и Виго. Имеется проект создания мультимодальной платформы *La Llagosta* в Барселоне³³.

В рамках согласованного с ЕС среднесрочного плана модернизации и устойчивого роста Испания планирует в 2022 г. вложить в портовое хозяйство 961,4 млн евро³⁴.

Испания и Южное Средиземноморье

Продолжением трансъевропейских коридоров являются транссредиземноморские пути, связывающие европейский континент с Северной Африкой. Эта инфраструктура, также находящаяся в процессе формирования, состоит из трёх частей³⁵. Наиболее активно развивается западная евроафриканская трасса, соединяющая континенты через Марокко. Её главными элементами в Южном Средиземноморье являются стремительно растущий порт Танжер-Мед и первая в Африке скоростная железная дорога Аль Барак (362 км), построенная совместно с Францией от Танжера к экономическому центру Касабланка. Перспективы этого проекта связаны с масштабным инфраструк-

³³ # Did you know – Rail transport and the development of the Iberian Peninsula as a Hub – Atlantic Corridor. URL: <https://escolaeuropea.eu/tag/mediterranean-corridor/>

³⁴ Porto di Algeciras (Spagna): nuovo record annuale di traffico dei container. URL: <https://www.freshplaza.it/article/9287149/porto-di-algeciras-spagna-nuovo-record-annuale-di-traffico-dei-container>

³⁵ Tanchum M. Europe – Mediterranean – Africa commercial connectivity: geopolitical opportunities and challenges. URL: <https://www.kas.de/documents/282499/282548/Europe-Mediterranean-Africa+MED+Dialogue+31.pdf>

турным строительством в Марокко – Национальным планом железных дорог (предусматривающим сооружение к 2040 г. 1,5 тыс. км скоростной сети) и Стратегией развития портов, назначающей вложение к 2030 г. 7 млрд долл. в портовое хозяйство. Планируемая скоростная железная дорога Танжер – Лагуира вдоль атлантического побережья Марокко положит начало трассе Западное Средиземноморье – Западная Африка³⁶.

По классификации Ллойда, Танжер в 2020 г. находится на 35-м месте среди 100 главных портов мира, уступая три позиции испанскому порту Алхесирас на другом берегу Гибралтарского пролива. В 2018 г. он занимал 45-е место в мире по объёму контейнерных перевозок. Эти два порта дополняют друг друга, сотрудничая в перевозках автомобильным грузовым транспортом по оси Европа – Магриб и обеспечивая таким образом функционирование единой логистической цепочки для предприятий обрабатывающей промышленности. Некоторые компании имеют контейнерные терминалы в обоих портах, оперируя ими как единым целым³⁷.

Танжер-Мед с его тремя терминалами суммарной мощностью 9 млн *TEU* (англ. – *twenty-foot equivalent unit*) является крупнейшим контейнерным портом Африки. Его оператор датская компания *Maersk* вложила около 1 млрд евро в полную автоматизацию погрузочных работ (дистанционное управление)³⁸. Вокруг порта располагаются пять промышленных зон, три из которых имеют статус свободных. Здесь сосредоточено около 900 предприятий (автомобильная, аэрокосмическая, текстильная промышленность, логистика) с общей численностью занятых 75 тыс. человек. Несмотря на пандемию, в 2020 г. контейнерный трафик вырос на 20%. В Танжер-Мед переместилась часть логистической зоны порта Барселона площадью 5 га³⁹.

У Марокко имеется проект создания второго портового

³⁶ Ibid.

³⁷ Canas J., Peregil F. Tanger pisa los talones a Algeciras // El Pais. 7.03.2021.

³⁸ Tanger Med devient le premier port a conteneurs de Mediterranee. URL: <https://www.rfi.fr/fr/emission/20190722-tanger-med-devient-premier-port-conteneurs-mediterranee>

³⁹ La Mediterranee sous le regard de la conteneurisation. URL: <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01247092/document>

комплекса к востоку от Танжера – *Nador West Med*, мощностью в 3,5 млн *TEU*, специализирующегося на нефтепереработке. Его сооружение началось в 2017 г., ввод в строй намечен на 2023 г. В проект входит создание свободной промышленной зоны и свободной зоны услуг⁴⁰.

Алхесирас, достигший в 2020 г. мощности 5,11 млн *TEU*, оснащен двумя терминалами – *ТТТ* площадью 60 га (концессионерами которой являются южнокорейская компания *HMM* и французская *CMA CGM*) и государственным *APM Terminales* площадью 67 га. Регулярное сообщение связывает Алхесирас с 200 портами мира. На контейнерный трафик, управляемый компанией *Maersk*, приходится более 60% его грузового товарооборота (в 2020 г. – 65,4 из 107,3 млн т). Порт располагает 13-ю км причалов, способных принимать суда с осадкой до 12 м. К нему прилегает одна из главных промышленных зон Испании, где расположены частные терминалы крупнейших промышленных компаний – *CEPSA*, *Acerinox*, *ENDESA* и др.⁴¹

Алхесирас имеет программу модернизации на 2021–2025 гг. общей стоимостью 320 млрд евро, которая была разработана в русле финансовой программы восстановления экономики «Следующее поколение ЕС». Главной задачей считается развитие транспортных связей с внутренними регионами страны с помощью мультимодального трафика. За 2020 г. число отправленных из порта поездов увеличилось на 35%. Намечается модернизация и автомобильной трассы Алхесирас – Сарагоса, с достижением к 2030 г. плотности движения в 600 тыс. грузовых автомашин⁴².

Вторая формирующаяся евроафриканская трасса проходит через Алжир, соединяя Европу с центральной частью Южного Средиземноморья. Участие Испании здесь выражено слабее и проявляется главным образом в деятельности компании *DP*

⁴⁰ Canas J., Peregil F. Tanger pisa los talones a Algeciras // El Pais, 07.03.2021.

⁴¹ Porto di Algeciras (Spagna): nuovo record annuale di traffico dei container. URL: <https://www.freshplaza.it/article/9287149/porto-di-algeciras-spagna-nuovo-record-annuale-di-traffico-dei-container>

⁴² El puerto de Algeciras preve' la inversion de 320 millones hasta 2025, con 71 el proximo ano. URL: https://www.europasur.es/maritimas/plan-empresa-2021-2025-puerto-algeciras-inversion-320-millones_0_15946

World (Дубай) в порту Таррагона⁴³. Третья трасса, проходящая через Египет, имеет своей опорной точкой в Европе греческий порт Пирей, с которым связано массивованное вложение китайского капитала в рамках инициативы ОПОП. Участие Испании в её развитии не просматривается.

Для ЕС необходимость участия в создании этой транспортной сети обусловлена резко возросшей активностью внешнего, особенно азиатского капитала в Африке, которая традиционно рассматривалась в Европе как её преимущественная и стратегически важная сфера влияния. Африканский континент благодаря притоку капитала из Китая и других стран переживает бурный экономический рост, являясь полем глобального соперничества за его природные ресурсы и растущий внутренний рынок.

В марте 2020 г. Европейская комиссия выступила с программой «Новой всеобъемлющей стратегии ЕС в Африке», включающей пять направлений возможного сотрудничества: 1) переход к «зелёной экономике» и доступ к источникам энергии, 2) цифровая трансформация, 3) устойчивый рост и создание новых рабочих мест, 4) мир и управление, 5) миграция и стабильность. Вложения в североафриканскую транспортную инфраструктуру и формирование евроафриканских цепочек стоимости считаются ключевым условием реализации этой программы⁴⁴.

Испания имеет собственную среднесрочную программу развития отношений с Африкой (исп. – *Foco Africa 2023*), которая содержит более 250 позиций. Приоритетными в ней обозначены восемь стран: Марокко, Сенегал, Кения, Танзания, Ангола, Мозамбик, Кот-д’Ивуар и Гана, среди которых Марокко и Сенегал выделены как «пилотные»⁴⁵. Представляя эту программу, премьер-министр Педро Санчес заявил о желании Испании «стать стратегическим участником» развития африканского континента. Он уточнил: «Наши цели и интересы практически полностью совпадают. Поэтому приоритеты, содержащиеся в «*Foco Africa*», являются теми же, которые установили для себя сами

⁴³ Tanchum M. Op. cit.

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ Foco Africa 2023, el continente del futuro. URL: <https://www.fiiapp.org/foco-africa-2023-continente-del-futuro/>

африканцы». Главной целью программы Санчес назвал содействие испанских предпринимателей и инвесторов «устойчивой индустриализации этого континента», подчеркнув его традиционные связи с Испанией и ту роль, которую она, как страна – член ЕС, может играть в защите интересов африканских стран в Европе⁴⁶. В апреле 2021 г. П. Санчес совершил поездку в регион в сопровождении представительной делегации испанских деловых кругов⁴⁷.

Частью этого курса становятся новые варианты экономического сотрудничества, в том числе в сфере транспортного сообщения. С Марокко подписано соглашение, создающее рамки для дальнейшего развития кластера Танжер-Мед – Алхесирас, с обеих сторон выдвигаются идеи мультимодальных транспортных проектов.

Испания – крупный поставщик компонентов для автомобилестроения Марокко (компании *CONSA/EMTA*, *Claston Horn*, *Procesos Industriales del Sur*), главной промышленной отрасли этой страны⁴⁸. В Марокко работает более 20 тыс. испанских предприятий, с которыми связано 35% марокканского экспорта. Испано-марокканское сотрудничество, однако, осложнено наличием конфликта по вопросу о принадлежности Западной Сахары – области, богатой фосфатами, которую Испания считает своим владением⁴⁹.

Китайский капитал в Средиземноморье

С 2013 г. Китай является ведущей торговой державой мира. В проекте под названием «*Made in China 2025*» правительство поставило целью активное продвижение китайских товаров на главные мировые рынки. В проект ОПОП отвечающий этой задаче, предполагается вложить до 1 трлн долл. Его участниками будут 15 китайских портов, которые намечено связать мульти-

⁴⁶ Sanchez: «Esta será la década de España en África». URL: <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Paginas/2021/290331-sanchez-foco-africa1.aspx>

⁴⁷ Aldecoa J. Sánchez viaja a Angola e Senegal en un nuevo plan de accion para Africa // La Vanguardia, 08.04.2021.

⁴⁸ Tanchum M. Op. cit.

⁴⁹ Bolelli S. La crisis diplomática entre España y Marruecos afecta sus economías. URL: <https://www.aa.com.tr/es/economia/la-crisis-diplomatica-entre-espana-y-marruecos-afecta-sus-economias/226997>

модальным транспортным сообщением с 68 странами, где проживает около $\frac{2}{3}$ населения планеты⁵⁰.

Средиземноморье представляет для Китая товарный рынок с населением 450 млн человек. Оно является одним из приоритетов проекта ОПОП, тем более что сопряжённая с ним трансевропейская инфраструктура обеспечит китайским товарам открытый доступ и к североевропейскому потребительскому рынку.

Реализация ОПОП в Средиземноморье предполагает взаимодействие его портов с наземными видами транспорта. Китайские компании стремятся присутствовать во всех трёх звеньях строящейся глобальной системы: в портах доставки товаров; в пунктах складирования в логистических узлах, связывающих порты с промышленными зонами; а также в организации дальнейших сухопутных перевозок. Присутствие в административных советах компаний, управляющих работой портов на основе долгосрочных концессий, обеспечивает китайскому капиталу не только доступ к информации. Оно также открывает возможность стратегического планирования, что постепенно усиливает коммерческое и логистическое влияние Поднебесной в средиземноморском регионе.

Крупный китайский капитал действует во всех странах Средиземноморья, в том числе в восьми из десяти его главных портов (включая испанские Валенсию, Алхесирас и Барселону) и в его стратегических точках – Гибралтаре, Суэце и Босфоре⁵¹. По данным Международного транспортного форума ОЭСР, Китай владеет 10% совокупной мощности европейских контейнерных терминалов. При этом его доля растёт: согласно некоторым оценкам, за ближайшие пять лет она может увеличиться до 25-50%⁵². Долевое участие китайского капитала имеется во многих крупных европейских портах: на Атлантике – Синише и Нанте,

⁵⁰ Pelosi C. La Via della Seta cinese spacca il governo italiano come la TAV // Il Sole 24 Ore, 07.03.2019.

⁵¹ Verny J., Oulmakki O., Blayac T. Positionnement stratégique de la Chine en Méditerranée: le projet «Belt and Road Initiative». URL: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02486716>

⁵² Gresillon G. Quand la Chine débarqué dans les ports européens. URL: <https://www.lesechos.fr/monde/Europe/quand-la-chine-debarque-dans-le-ports-europeens-1140738>

в проливе Ла-Манш (Гавр), в Северном море (Дюнкерк, Зебрюгге, Антверпен, Роттердам) и др.⁵³

В Средиземноморье наиболее активны компании *Hutchison Ports*, *COSCO Shipping Ports* и *China Merchant Port Holdings*, которые в 2017 г. занимали 4-е, 5-е и 6-е места в десятке ведущих портовых операторов мира. В 2018 г. на позиции лидера вышла *COSCO*.

Компания *China Merchants* (36 терминалов в 15 странах на всех континентах, данные на 2017 г.) выкупила в 2013 г. в порту Танжер-Мед 49% акций французской *CMA CGM*. Компания *COSCO* (48 терминалов в 12 странах) приобрела в 2017 г. в Валенсии 51% капитала испанского оператора *Noatum Port Holdings*, став его стратегическим партнёром; эта сделка включила и его контейнерный терминал в атлантическом порту Бильбао, а также сухие порты в Мадриде и Сарагосе⁵⁴. *Hutchison Ports* (61 терминал в 27 странах), разделившая в 2005 г. с местным капиталом концессию на строительство и управление контейнерным терминалом в Барселоне, в 2011 г. стала его единственным собственником и инвестором⁵⁵.

Активная деятельность Китая наблюдается и в Африке, в том числе в Южном Средиземноморье. Развитие торговых связей со странами этого континента опирается на использование «мягкой силы» и диверсификацию капиталовложений, охватывающих все сферы экономики – от сельского хозяйства до здравоохранения. На китайско-африканском саммите 2018 г. странам Африки была предложена помощь в размере 51 млрд евро в форме займов и инвестиций. Около половины уже осуществлённых вложений сосредоточено в строительстве (24%) и транспортном секторе (18%), что во многом способствовало опережающему развитию этого континента в последние годы⁵⁶.

В Африке, для которой Китай является главным торговым

⁵³ Ibid.

⁵⁴ China's COSCO Shipping buys \$ 228 million stake in Spain's Noatum Port. URL: <https://reuters.com/article/us-cosco-ship-hold-noatum-port-idUSKBN194051>

⁵⁵ Wang L., Zheng Y., Ducrouet C., Zhang F. Investment strategy of Chinese Terminal Operators along the «21st-Century Maritime Silk Road». URL: <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/7/2066>

⁵⁶ Verry J. et al. Positionnement...

партнёром и ведущим инвестором, работает 10 тыс. китайских предприятий, 90% которых принадлежит частному капиталу⁵⁷. Имеются планы создания в Марокко в ближайшее 10 лет «*Cite Mohammed VI Tanger Tech*» – крупнейшей на континенте китайской промышленной платформы, а также логистических центров компании *Huawei*⁵⁸.

Исходя из целей ОПОП, Китай координирует работу нескольких европейских и африканских форумов межрегионального сотрудничества (табл. 2).

Таблица 2

Региональные форумы, координируемые Китаем

Регионы	Начало сотрудничества	Формат сотрудничества
Европа	1998, 2012	Саммит Китай – ЕС Саммит Китай – Центральная и Восточная Европа
Африка	2000, 2008	Саммит Китай – Африка Китайско-африканский стратегический диалог
Арабский мир	2004, 2010	Саммит Китай – арабские страны Китайско-арабский стратегический диалог

Источник: Positionnement strategique de la Chine en Mediterranee: le projet «Belt and Road Initiative».

Деятельность китайского капитала влияет на конфигурацию средиземноморских логистических цепочек, изменяя иерархию портов и усиливая поляризацию торговых потоков⁵⁹. Примером может служить продвижение греческого порта Пирей в средиземноморском (см. табл. 1) и мировом рейтинге (выход на 37-е место)⁶⁰ благодаря компании *COSCO*, которая в 2016 г. стала обладателем 51%, а в 2020 г. – 67% его капитала⁶¹. Технологическая модернизация, приватизация, увеличение мощности

⁵⁷ Gutierrez O. China gana la guerra por el relato en África // El Pais. 03.05.2020.

⁵⁸ Les nouvelles routes de la soie en Méditerranée: risques et opportunités. URL: <https://fmes-france.org/wp-content/uploads/2020/10/Rapport-30eme-1.pdf>. P. 80.

⁵⁹ Verny J. et al. Positionnement...

⁶⁰ Le Pirée devient le deuxième port méditerranéen // Journal de la Marine marchande, 08.01.2019.

⁶¹ В 2019 г. благодаря вложениям китайского капитала контейнерный трафик порта Пирей вырос более чем в пять раз по сравнению с 2009 г. Gresillon G. Quand la Chine débarque dans les ports européens. URL: <https://www.lesechos.fr/monde/Europe/quand-la-chine-debarque-dans-les-ports-europeens-1140738>

складского хозяйства и специализация становятся вследствие китайского влияния своего рода моделью реорганизации терминалов в Средиземноморье. Для стран его южного побережья модернизация портов превращается в фактор региональной интеграции и стимул к ускоренному развитию экономики.

Вместе с тем растущий масштаб контейнерных перевозок вызывает обострение олигополистической конкуренции в мировом судоходстве. Во время пандемии 2019–2020 гг. это нашло своё выражение в размежевании средиземноморских портов на два типа – хабы, расположенные вдоль главных осей навигации, которые принимают суда максимальной вместимости и выполняют в основном перевалочные операции, и «порты захода», обслуживающие менее крупные суда и функционирующие в качестве логистических площадок для прилегающих регионов⁶². В Средиземноморье к первому типу портов относятся Танжер-Мед и Алхесирас (перегрузка 95% контейнеров на другие суда), ко второму среди главных испанских портов – Валенсия и Барселона. Валенсия служит главным «входным» портом для Мадрида и центральной части Испании, обслуживая 40% морского грузового трафика страны. Барселона лидирует по интермодальным перевозкам, имея в порту крупнейший в Средиземноморье железнодорожный терминал (8 линий), связывающий её с обширным испанским и французским хинтерландом. Обостряющаяся конкуренция между портами побуждает их операторов инвестировать в интермодальные перевозки, чтобы оптимизировать издержки за счёт привлекательности своих наземных служб для прилегающих территорий.

Испания (в отличие от Италии, Португалии и Греции) не подписала меморандум о присоединении к инициативе ОПОП во время официальной поездки китайского лидера Си Цзиньпина в 2018 г. по странам Европы. Однако она является одной из стран – учредительниц Азиатского инфраструктурного инвестиционного банка, созданного для финансирования этого проек-

⁶² Vers une nouvelle hiérarchisation portuaire ouest-méditerranéenne dans l'ère de la COVID? URL: <https://unctad.org/news/vers-une-nouvelle-hierarchisation-portuaire-ouest-mediterraneenne-dans-lere-de-la-covid>

та, и участвует в саммитах ОПОП⁶³. В испано-китайской декларации по случаю этого визита говорится об «укреплении интегральной стратегии» двустороннего сотрудничества и о наличии большого потенциала совместных действий в третьих странах, в частности, в Африке⁶⁴.

Выводы

Происходящее в последние годы быстрое развитие контейнерного трафика между Китаем и Европой повышает стратегическую значимость Средиземноморья в международных морских перевозках. Транспортный потенциал этого региона, во многом связанный с активностью китайского капитала в европейских портах, увеличивается и в связи с сооружением транс-европейской сети, ориентированной на мультимодальное сообщение. Средиземноморский коридор, один из главных компонентов этой сети, открывает перспективу модернизации транспортного сектора экономики южноевропейских стран, в том числе Испании, в портовом хозяйстве которой также значительно усилилось присутствие китайского капитала.

Испания входит в число стран – лидеров ЕС в области морских контейнерных перевозок благодаря наличию на её территории «морского моста» между Европой и Африкой – порта Алхесирас, образующего единый, стремительно растущий кластер с крупнейшим африканским портом Танжер-Мед. Ускоренное развитие экономики Африки, в котором главную роль играет Китай, побуждает Испанию расширять свои экономические связи с этим регионом. Не присоединяясь к китайской инициативе ОПОП, Испания, однако, не исключает возможности сотрудничества с Китаем на африканском направлении.

⁶³ Spain and China: a European approach to an asymmetric relationship. URL: <https://www.csis.org/analysis/spain-and-china-european-approach-asymmetric-relationship>

⁶⁴ Declaración conjunta de la República Popular China y el Reino de España sobre el fortalecimiento de la asociación estratégica integral en un cambio de época. 28. 11.2018. URL: <https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Documents/2018/281118-Declaracion>

ГЛАВА 2. «СРЕДИЗЕМНОМОРСКИЙ ФАКТОР» ВО ВЗАИМОДЕЙСТВИИ ФРАНЦИИ И КНР

При анализе современных франко-китайских отношений средиземноморский фактор, понимаемый как совокупность связанных со Средиземноморьем военно-политических и торгово-экономических вопросов, редко занимал центральное место. Как правило, он возникал как один из аспектов более широких проблем взаимодействия Парижа и Пекина – инициативы КНР «Один пояс, один путь»⁶⁵, китайского финансового присутствия в Европе⁶⁶, роли франко-китайских отношений в менявшихся реалиях глобальной политики⁶⁷. Среди значимых исключений следует назвать исследования французского китаиста Алис Экман⁶⁸, специальные выпуски двух французских журналов, посвященные роли Средиземноморья как пространства соперничества и сотрудничества Пятой Республики и Китая⁶⁹; ряд аналитических докладов французских и немецких «мозговых центров»⁷⁰.

В данной главе предпринимается попытка выявить роль и

⁶⁵ Цвык А. «Один пояс, один путь»: взгляд из Европы // Современная Европа. 2019. №1. С. 104-112; Godement F. Chine: les répliques de l'Europe. Paris: Institut Montaigne, 2020.

⁶⁶ Потапов Д.А. Сотрудничество Европейского Союза и Китая в сфере прямых иностранных инвестиций в контексте инициативы КНР «Пояс и путь» // Анализ и прогноз. Журнал ИМЭМО РАН. 2020. №4. С. 76-93; Godement F., Vasselier A. China at the Gates: A New Power Audit of EU-China Relations. London: ECFR, 2017.

⁶⁷ Чернега В.Н. Призрак российско-китайского альянса и Европа // Европейская безопасность: события, оценки, прогнозы. Вып. 55. М.: ИНИОН РАН, 2019. С. 8-12; Covid-19 and Europe-China Relations: A Country-Level Analysis / Ed. by J. Seaman. Paris: IFRI, 2020.

⁶⁸ Ekman A. La Chine en Méditerranée: un nouvel activisme // Politique étrangère. 2016. №4. P. 73-84; Ekman A. La Chine en Méditerranée: une présence émergente (Notes de l'IFRI, février). Paris: IFRI, 2018.

⁶⁹ Revue Défense Nationale. 2019. №822. La Méditerranée stratégique – Laboratoire de la mondialisation; Confluences Méditerranée. 2019. №109. La Chine: nouvel acteur méditerranéen.

⁷⁰ Alméras G., Jolly C., Kawaibi S. Méditerranée 2030. Paris: IPEMED, 2009; Taje M. Les nouvelles routes de la soie et l'Afrique du Nord: quelles synergies? Tunis: Konrad-Adenauer-Stiftung, 2018; Pierre-Jérôme A. et al. Les nouvelles routes de la soie en Méditerranée. Toulon: FMES, 2020.

значение, которые отводились Средиземноморью во франко-китайских отношениях политиками, военными, дипломатами и экспертами Пятой Республики в период нахождения у власти ныне действующего президента Эммануэля Макрона, то есть с мая 2017 г. по осень 2021 г. Для лучшего понимания контекста по мере необходимости привлекаются примеры, выходящие за нижнюю границу названного временного диапазона. Автор сосредоточил внимание на противоречивом сочетании сотрудничества и соперничества во взаимодействии Франции и КНР; на разнородности французских оценок растущего китайского присутствия в Средиземноморье. Предметом анализа также стало стремление французских властей сохранить своё влияние в регионе и возникающие на пути к этой цели трудности.

Традиции и новизна в средиземноморской политике Франции

Эксперты, изучавшие различные грани франко-китайских отношений, неоднократно отмечали амбивалентность подхода Макрона. Как писал российский исследователь А.Ю. Чихачев, «главным принципом действий Э. Макрона на международной арене оставалась двойственность». Она обуславливалась, с одной стороны, интересом к сотрудничеству с Китаем, а с другой – опасениями относительно его экономической мощи⁷¹.

Амбивалентной была позиция Парижа и по вопросам взаимодействия с КНР в Средиземноморье. Однако в данном случае имелась важная особенность. Средиземноморский бассейн продолжал рассматриваться властями Пятой Республики как зона приоритетных интересов Франции (вслед за Европой)⁷², а нарастающее присутствие здесь Китая, «одного из наиболее могущественных новых акторов» средиземноморской политики⁷³, вызывало повышенное беспокойство. Создавалось впечатление, что по мере наращивания потенциала Пекин не просто выходил за пределы собственного региона, но активно проникал в традиционную зону интересов Парижа.

⁷¹ Чихачев А.Ю. Доктрина голлизма во внешней политике современной Франции: особенности реализации на примере дипломатического курса Эммануэля Макрона. Дисс. ... канд. полит. наук. СПбГУ, 2020. С. 82.

⁷² Livre blanc sur la défense. Paris: Documentation française, 1994. P. 64.

⁷³ Atilgan C. Préface // Taje M. Op. cit. P. 1.

Повышенное внимание руководства Франции к Средиземноморью – одна из черт внешнеполитической идентичности страны⁷⁴. Характеризуя активную средиземноморскую политику Николя Саркози, ознаменованную созданием в 2008 г. Союза для Средиземноморья (СДС), французский исследователь Жан-Франсуа Дагюзан интерпретировал концепцию президента как «концентрацию всех французских мифов» о Средиземноморье. Вместе с тем эксперт видел в действиях Саркози проявление долгосрочных тенденций. Начиная с XVI в., Средиземноморье было для Франции пространством реализации «компенсаторной политики»: здесь Париж стремился «дать ответ на провалы и затруднения своего внешнеполитического курса в Европе»⁷⁵. Активизировав действия в Средиземноморье и выступив лидером ЕС в регионе, Франция рассчитывала хотя бы отчасти уравновесить доминирование Германии на «восточном направлении (отношения с Россией и постсоветскими странами)»⁷⁶. Даже события «арабской весны» конца 2010 – начала 2011 гг., ставшие неожиданностью для администрации Саркози, не отменили нацеленности Парижа на отстаивание интересов в Средиземноморском бассейне в новых условиях⁷⁷.

Несмотря на заявления Франсуа Олланда о том, что «мой приоритет – развитие средиземноморских проектов»⁷⁸, период его президентства (с мая 2012 г. по май 2017 г.) был отмечен пониженным вниманием к данному вектору внешней политики. Оценки применительно к СДС, которые Дагюзан делал в 2020 г., отличались сдержанностью. Организация достигла опреде-

⁷⁴ Обичкина Е.О. Зачем французским социалистам Сирия / МГИМО, 04.09.2013. URL: <https://mgimo.ru/about/news/experts/241210/> (здесь и далее по разделу – дата обращения 15.09.2021).

⁷⁵ Daguzan J.-F. France's Mediterranean Policy: Between Myths and Strategy // *Journal of Contemporary European Studies*. 2009. Vol. 17. №3. P. 388, 394.

⁷⁶ Зверева Т.В. Внешняя политика современной Франции. М.: Канон+, 2014. С. 235-236.

⁷⁷ Карева Д.О. Средиземноморская политика Франции в конце XX – начале XXI вв. Дисс. ... канд. ист. наук. МГУ, 2015. С. 262.

⁷⁸ President Hollande stresses on the importance of the Mediterranean as a major pillar of the French Foreign Policy / Union for the Mediterranean, 28.08.2012. URL: <https://ufmsecretariat.org/president-hollande-stresses-on-the-importance-of-the-mediterranean-as-a-major-pillar-of-the-french-foreign-policy/>

лённых успехов в работе над экономическими и образовательными проектами, но потеряла «всякий политический заряд»⁷⁹.

Позиция, занятая Макроном ещё в период президентской кампании 2017 г., свидетельствовала о его срединном пути. Он не был «особенно многословен по вопросам Средиземноморья», уделив проблемам региона чуть больше внимания, чем Олланд в предвыборную кампанию 2012 г., но значительно меньше, чем Саркози в 2007 г.⁸⁰ Поиск среднего варианта нашёл отражение и в концептуальных подходах Макрона-президента. Новый глава Елисейского дворца отчасти наследовал Саркози в амбиции на выстраивание инклюзивной политики в Средиземноморье, вовлекавшей в свою орбиту европейские, ближневосточные и африканские страны. Примером подобных действий стала инициатива по созыву «Саммита двух берегов», с которой Макрон выступил во время визита в Тунис (31 января – 1 февраля 2018 г.). Саммит должен был активизировать работу диалога 5+5⁸¹ и придать ему «ещё более инклюзивный характер благодаря активному участию гражданского общества»⁸².

Инициатива укладывалась в отмеченную исследователями приверженность Макрона «гибкому минилатерализму»⁸³ – созданию многосторонних коалиций, не всегда имевших институциональную структуру и формировавшихся в зависимости от

⁷⁹ Daguzan J.-F. La France et l'UE en Méditerranée: entre esprit de système et réalités // *Politique étrangère*. 2020. №4. P. 118. Схожую оценку см. в: Dupuy E. Emmanuel Macron: A Mediterranean Leader? French Policy Towards the Mediterranean // *IEMed Mediterranean Yearbook 2020*. URL: <https://www.iemed.org/publication/emmanuel-macron-a-mediterranean-leader-french-policy-towards-the-mediterranean/>

⁸⁰ Daguzan J.-F. La France et l'UE en Méditerranée. P. 112.

⁸¹ Межгосударственный формат, объединяющий 5 европейских (Испания, Италия, Мальта, Португалия, Франция) и 5 африканских стран Средиземного моря (Алжир, Ливия, Мавритания, Марокко, Тунис). Ведёт историю со встречи министров иностранных дел в Риме в октябре 1990 г.

⁸² Саммит двух берегов, Средиземноморский форум (23-24.06.19) / Министерство Европы и иностранных дел Франции. URL: <https://www.diplomatie.gouv.fr/ru/dossiers-pays/severnaya-afrika-i-srednij-vostok/evenements/article/le-sommet-des-deux-rives-forum-de-la-mediterranee-23-24-06-19>

⁸³ Major C. France's Security and Defense Policy under President Macron – Pragmatic, Ambitious, Disruptive // *France's Foreign and Security Policy under President Macron: The Consequences for Franco-German Cooperation* / ed. by R. Kempin. Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik, 2021. P. 12.

конкретного вопроса по принципу *ad hoc* («по случаю»). Подобные форматы взаимодействия нередко конкурировали с теми, что предлагал Пекин, который не стремился выстроить «средиземноморскую стратегию» в масштабах всего региона. Китай, скорее, делал ставку на двусторонние связи и создание субрегиональных группировок – оба варианта обеспечивали ему сильные позиции в отношении партнеров. Речь шла, к примеру, о взаимодействии со странами Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы в формате 17+1 (с 2018 г.); о сотрудничестве с Грецией, Испанией, Италией, Кипром, Мальтой и Португалией в рамках «Форума морского сотрудничества Китая и стран Южной Европы» (с 2015 г.) и др.⁸⁴

Обещанный Макроном «Саммит двух берегов, Средиземноморский форум» состоялся в Марселе 23-24 июня 2019 г., однако его итоги оценивались экспертами как не соответствовавшие изначальным амбициям президента. Саммит не смог привлечь представителей ряда стран и рассматривался внешними наблюдателями как эгоцентричная инициатива Франции...⁸⁵. Тем не менее президент Пятой Республики в речи от 13 июля 2020 г., произнесённой перед военными и депутатами накануне Национального дня Франции, вновь отметил: «Сегодня и в ближайшем будущем Средиземноморье остаётся для нас одним из приоритетов. Более того, сегодня и завтра Средиземное море – критически важная ставка для Европы, это мост между Европой и теми территориями, где напряжённость лишь нарастает...»⁸⁶. В рамках позитивного для Франции сценария (горизонт прогнозирования – 2030 г.), обрисованного французским Фондом средиземноморских стратегических исследований, близкого к Министерству вооружённых сил (МВС) Пятой Республики⁸⁷, диалог

⁸⁴ Ekman A. Chine en Méditerranée: une présence émergente. P. 7-9.

⁸⁵ Daguzan J.-F. La France et l'UE en Méditerranée. P. 114. См. также: Dupuy E. Op. cit.

⁸⁶ Discours en l'honneur des défilants du 14 juillet 2020 depuis l'Hôtel de Brienne (далее – Discours, Hôtel de Brienne) / Présidence de la République. 13.07.2020. URL: <https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2020/07/13/discours-en-lhonneur-des-defilants-du-14-juillet-2020-depuis-lhotel-de-brienne>

⁸⁷ Франц. Ministère des Armées. До 2017 г. официально называлось Министерством обороны Франции.

5+5 «расширится и станет органом принятия решений»⁸⁸.

В речи от 13 июля 2020 г. глава государства подчеркнул необходимость сформулировать «подлинную европейскую политику для Средиземноморья»⁸⁹. Макрон более очевидным образом, чем Саркози стремился вписать средиземноморскую политику Парижа в европейские рамки, что отвечало желанию «выступать в роли представителя всего Евросоюза»⁹⁰.

Таким образом, подход Э. Макрона к выстраиванию средиземноморской политики Франции отличался амбивалентностью. Подчёркивая роль Средиземноморья, он выступил преемником Саркози. Но, будучи склонным к «гибкому минилатерализму» и признавая несоответствие СДС изначальным амбициям Парижа, он стремился к поиску новых форматов взаимодействия, к большему привлечению Евросоюза и представителей гражданского общества к французской политике в Средиземноморском бассейне.

Усиление присутствия КНР в Средиземноморье: взгляд из Парижа

Стимулом к трансформациям средиземноморской политики Франции нередко служили внешние импульсы, о чём свидетельствовали события Арабской весны. Усиление влияния Китая в Средиземноморском регионе, особенно очевидное после запуска в 2013 г. глобальной логистической и инфраструктурной инициативы, получившей в итоге название «Один пояс, один путь», стало одним из важных подобных импульсов.

При этом симптомы растущих опасений присутствовали раньше. В 2012 г. аналитик Софи Мёнье в докладе для «мозгового центра», близкого к французским бизнес-кругам, анализировала последствия президентских выборов 2008 г. и финансового кризиса 2008–2009 гг. Среди прочего, она подчёркивала то обстоятельство, что во французском обществе опасения по поводу глобализации по-американски сменил страх синоглобали-

⁸⁸ Pierre-Jérôme A. et al. Op. cit. P. 112. Данный сценарий не был единственным из предложенных Фондом. Он соседствовал на страницах доклада с другими, более пессимистичными вариантами.

⁸⁹ Discours, Hôtel de Brienne.

⁹⁰ Рубинский Ю.И. Франция: мини- или макси-кризис? // Свет и тени «эры Макрона» / отв. ред. В.Я. Швейцер. М.: ИЕ РАН, 2019. С. 43.

зации: «Отныне не Бигмак, а китайский производитель мобильных телефонов стал воплощением глобализации». Согласно проведённым во Франции в 2009 г. социологическим исследованиям, 55% опрошенных считали, что Китай уже заменил или в скором времени заменит США в качестве мирового лидера (в 2011 г. данный показатель увеличился до 72%). Вместе с тем сама Мёнье полагала, что «подлинной проблемой Франции» является не избыток, а, напротив, «недостаток китайских инвестиций»⁹¹.

Укрепление позиций Поднебесной не только в самой Франции, но и в Средиземноморье в целом стало новым источником беспокойства. Тревожные оценки звучали в экспертных комментариях и в официальных документах.

В докладе 2009 г., подготовленном сотрудниками одного из парижских «мозговых центров» (Институт экономических перспектив средиземноморского мира), Китай преимущественно рассматривался как региональная держава. Однако специалисты уже тогда отмечали влияние китайского фактора на Средиземноморье. Подчёркивалось, что растущий экспорт из Поднебесной может обесценить усилия стран Южного Средиземноморья по созданию собственной промышленности. Не исключалось, что Пекин будет форсировать создание китайских предприятий в Средиземноморском бассейне, продукция которых будет реализовываться на европейских и американских рынках. Авторы доклада приходили к выводу, что «логистические вопросы являются жизненно важными для Средиземноморья»⁹².

В документе, подготовленном в октябре 2017 г. МВС Франции и носившем название «Стратегический обзор по вопросам обороны и национальной безопасности», усиление Китая в Средиземноморье фиксировалось с большей ясностью. Подчёркивались общие тенденции к милитаризации Средиземноморья (особенно – его восточной части), росту конфликтности в нём. Они накладывались на укрепление вооружённых сил КНР и возможностей по проецированию мощи (авиация, флот, киберразведка и др.). Доступ КНР к Средиземному морю через Суэцкий

⁹¹ Meunier S. La France face à la mondialisation: se protéger ou se projeter? Paris: Institut de l'entreprise, 2012. P. 13, 39, 41.

⁹² Almérás G., Jolly C., Kawaibi S. Op. cit. P. 103, 224.

канал ввиду роста торговли с ЕС рассматривался французскими аналитиками как «критически важный» для Пекина элемент «Одного пояса, одного пути»⁹³. В июне 2020 г. адмирал Жан Касабьянка, помощник начальника Генштаба вооружённых сил Франции, полагал, что, «как минимум, дальнейшая милитаризация Средиземного моря неизбежна»⁹⁴.

Вопрос о том, какие факторы преимущественно обуславливают новую активность КНР в Средиземноморье – торгово-экономические или геополитические (стратегические) – был крайне важен для французских политиков и экспертов. Однако говорить об их единодушии не приходилось. Данный факт объективно отражал двойственность входящей информации и импульсов, влиявших на политику Пятой Республики в отношении Китая.

При всей настороженности, характерной для оценок Стратегического обзора в отношении КНР, в этом документе было отмечено, что Китай «в отношениях с ближайшими соседями предпочитает использовать средства экономического влияния и делает ставку на двусторонние отношения»⁹⁵. Амбивалентность присутствовала в оценках доклада для Национального собрания, подготовленного в феврале 2017 г. Жаном-Давидом Сио (от группы депутатов, близкой к Французской социалистической партии) и Аленом Марлексом (от правоцентристской партии «Республиканцы»). В докладе констатировались такие черты, как общность интересов Пятой Республики и КНР в «поддержании мира и стабильности в Юго-Восточной Азии»; осторожность политики Китая в Средиземноморье; а также то обстоятельство, что присутствие Пекина в регионе преимущественно принимало форму «масштабных инвестиций в портовую инфраструктуру» на фоне высокой активности его торгового флота. Вместе с тем с некоторой тревогой была отмечена активизация китайского ВМФ в Средиземноморье⁹⁶.

⁹³ Revue stratégique de défense et de sécurité nationale 2017. Paris: DICOd, 2017. P. 25, 42-44.

⁹⁴ Casabianca J. Méditerranée: paradigme des conflictualités contemporaines / Fondation Robert Schuman. 22.06.2020. URL: <https://www.robert-schuman.eu/fr/questions-d-europe/0564-mediterranee-paradigme-des-conflictualites-contemporaines>

⁹⁵ Revue stratégique. P. 18.

⁹⁶ Ciot J.-D., Marleix A. Rapport d'information sur le rôle de la marine nationale

Различные оценки присутствовали и в экспертной среде. Как правило, исследователи признавали взаимосвязь стратегических и торгово-экономических резонов в действиях Китая, однако они нередко расходились в расстановке приоритетов. Разные точки зрения можно было встретить в 2019 г. на страницах специального номера журнала *Confluences Méditerranée* («Средиземноморские конвергенции»), посвящённого политике КНР в Средиземноморье. Одни эксперты призывали не преувеличивать геополитическую составляющую в китайских инвестициях в Средиземноморье и видели в них преимущественно бизнес-проект⁹⁷. Другие подчёркивали, что «примат экономики не тождественен отсутствию геополитических расчётов», и находили «конвергенцию между экономикой и геополитикой»⁹⁸. Третьи считали, что именно геополитические соображения определяют действия КНР в Средиземноморье⁹⁹, тогда как Пекин стремится «милитаризовать свои инвестиции за счёт наращивания военно-морского присутствия и совместных манёвров» в Средиземном море¹⁰⁰.

В контексте подобных дискуссий одна из наиболее тревожных оценок принадлежала Китаисту Эммануэлю Линко, сотруднику Института международных отношений и стратегии – «мозгового центра», связанного с МВС Франции. Анализируя в апреле 2021 г. возможность получения контроля китайскими компаниями над портом в столице Ливана, эксперт подчеркнул, что проект «Одного пояса, одного пути» имел «гегемонистскую направленность и был опасен. Контроль над Бейрутом позволит [Пекину] обеспечить непрерывную связь между Пиреем в Греции и Египтом, при том, что последний рассматривается в на-

en Méditerranée // Assemblée nationale. 07.02.2017. URL: <https://www.assemblee-nationale.fr/14/rap-info/i4451.asp>

⁹⁷ Tourret P. Les nouvelles routes de la soie en Méditerranée, construction d'un mythe contemporain ou réalité préoccupante? // *Confluences Méditerranée*. 2019. №109. P. 19-31.

⁹⁸ Zoubir Y.H. Les relations de la Chine avec les pays du Maghreb: la place prépondérante de l'Algérie // *Confluences Méditerranée*. 2019. №109. P. 94.

⁹⁹ Aoun E., Kellner Th. Les relations sino-égyptiennes à l'ère «Xi-Al-Sissi» ou la cristallisation d'une forte convergence géopolitique // *Confluences Méditerranée*. 2019. №109. P. 112.

¹⁰⁰ Ruffié N., Gros Ph., Tourret V. *Stratégies de sécurité en Méditerranée*. Paris: Fondation pour la recherche stratégique, 2018. P. 25.

стоящее время китайской дипломатией как одна из приоритетных, наряду с Ираном, стран для направления инвестиций»¹⁰¹.

Большая игра в Средиземноморье

Усиление роли КНР в Средиземноморье вызывало опасения Парижа не только само по себе, но также в силу ряда других важных обстоятельств. При всей значимости китайского фактора, он рассматривался в более широком контексте как часть «новой [дипломатической] игры в Средиземноморье»¹⁰². Можно выделить два дополнительных обстоятельства, усиливших настороженность французских властей: активное взаимодействие КНР с оппонентами Пятой Республики и негативный эффект от действий Пекина для единства ЕС.

Французские эксперты с тревогой констатировали растущую стратегическую волатильность в Средиземноморье, а также сокращение присутствия США, переключавших внимание на Юго-Восточную Азию. К тому же «открытие новых крупных месторождений газа близ побережий Египта, Израиля и Кипра не только расширило возможности для экономического развития, но усилило политические противоречия»¹⁰³.

Экспертные рассуждения, как представляется, коррелировали с опасениями некоторых представителей официальных кругов. Существовал риск, что стратегический вакуум, который образовался ввиду сокращения американского влияния в Средиземноморье, займут силы (в т.ч. КНР), предлагающие странам региона отличную и подчас альтернативную европейской модели сотрудничества. Особенно настораживающим для руководства Франции выглядело взаимодействие Китая с Россией, Турцией и Ираном.

В ряде оценок КНР и Россия рассматривались в паре, как государства, чьи действия наносят урон интересам Пятой Республики. Выступая во французской Военной академии 7 февраля 2020 г., Э. Макрон отметил, что «для создания завтрашней Ев-

¹⁰¹ Port de Beyrouth convoité par la Chine: «Notre sécurité économique et militaire est menacée» // Marianne, 21.04.2021.

¹⁰² La Faverie du Ché Ch.-H. de. Avant-propos – Que l'Europe se réapproprie la Méditerranée // Revue Défense Nationale. 2019. №822. P. 8.

¹⁰³ Quessard M. Méditerranée orientale: l'impossible poursuite du désengagement américain? // Revue Défense Nationale. 2019. №822. P. 105.

ропы наши нормативные принципы не должны находиться под американским контролем, наша инфраструктура, порты и аэропорты – под контролем китайских капиталов, а цифровые сети – под российским давлением»¹⁰⁴. Авторы актуализации Стратегического обзора – обновления к указанному выше документу МВС Франции, которое было опубликовано в феврале 2021 г., мыслили в схожей логике: «... в результате усиления российского и китайского влияния, а также сокращения западного военного присутствия на южном фланге Европы образовалось пространство, потенциально открытое для разного рода конфликтов»¹⁰⁵. Согласно одной из экспертных оценок, французское «восприятие дихотомии между угрозами на “южном фланге” (терроризм и нестабильность) и на “восточном фланге” (напористость России)» имело тенденцию эволюционировать в сторону большего внимания ко второй из них, хотя приоритет всё ещё отдавался первой¹⁰⁶.

Антагонизм между Францией и Турцией был более очевидным, чем в отношениях Парижа с Москвой, и китайский фактор также принимался здесь во внимание. На страницах журнала «Политик этранжер» («Внешняя политика»), близкого к Министерству Европы и иностранных дел Франции, в 2020 г. отмечалась «растущая враждебность Турции»¹⁰⁷.

Одно из наиболее очевидных проявлений напряжённости во франко-турецких отношениях – инцидент, произошедший 10 июня 2020 г. в нескольких сотнях километров от побережья Ливии между французским фрегатом «Курбе», который намеревался осмотреть турецкое судно на предмет контрабанды оружия, и турецким военным кораблем сопровождения, который не позволил сделать этого¹⁰⁸. Адмирал Касабьянка, подчёркивая

¹⁰⁴ Discours devant les stagiaires de l'école de guerre // Présidence de la République, 07.02.2020. URL: <https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2020/02/07/discours-du-president-emmanuel-macron-sur-la-strategie-de-defense-et-de-dissuasion-devant-les-stagiaires-de-la-27eme-promotion-de-lecole-de-guerre>

¹⁰⁵ Actualisation stratégique. Paris: DICOd, 2021. P. 24.

¹⁰⁶ Pannier A., Schmitt O. To Fight Another Day: France between the Fight against Terrorism and Future Warfare // International Affairs. 2019. Vol. 95. №4. P. 915.

¹⁰⁷ Daguzan J.-F. La France et l'UE en Méditerranée. P. 111.

¹⁰⁸ Merchet J.-D. Comment s'est déroulé l'incident naval entre la France et la Turquie // L'Opinion, 19.06.2020.

серьёзность произошедшего, отметил, что «Курбе» участвовал в миссии НАТО, а сам инцидент «был примером того типа эскалации, которой необходимо избежать в будущем, особенно – между членами одного альянса»¹⁰⁹. Комментируя данный случай, Макрон повторил свою мысль о смерти «мозга НАТО», впервые сформулированную в интервью британскому журналу «Экономист» 7 ноября 2019 г.¹¹⁰

Характер отношений между Пекином и Анкарой интересовал Париж не только применительно к ситуации в Средиземноморье, но и в более широком контексте. Французские эксперты отмечали различные примеры китайско-турецкого взаимодействия в рамках инициативы «Один пояс, один путь»: договорённость о прохождении через турецкую территорию железной дороги, призванной связать промышленный район и порт Ляньюньган на востоке КНР с побережьем Средиземного моря; установление контроля китайской логистической компанией *COSCO*¹¹¹ над крупным контейнерным портом близ Стамбула и др. Однако не были оставлены без внимания и другие обстоятельства: противоречия между Анкарой и Пекином по «уйгурскому вопросу», американское давление на Турцию в плане сворачивания военного сотрудничества с КНР, относительно небольшой объём китайских инвестиций в Турции по сравнению с европейскими и др.¹¹²

Рецептом Макрона по недопущению негативных для Франции сценариев в Средиземноморье являлось укрепление «стратегической автономии» ЕС и консолидация внешнеполитических курсов европейских государств¹¹³. Однако на этом пути Париж столкнулся с затруднениями, некоторые из которых были связаны с китайским фактором.

¹⁰⁹ Casabianca J. Op. cit.

¹¹⁰ Макрон назвал инцидент с кораблями Турции и Франции доказательством «смерти мозга» НАТО // ТАСС, 22.06.2020. URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/8791831>

¹¹¹ Англ. – *China Ocean Shipping Company* – Китайская компания океанского судоходства. Основана в 1961 г. в качестве правительственного агентства. С 1993 г. – холдинговая компания.

¹¹² Castets R. Stratégies chinoises sur les rives nord de la Méditerranée // *Revue Défense Nationale*. 2019. №822. P. 128.

¹¹³ La doctrine Macron: une conversation avec le Président français // *Le Grand Continent*, 16.11.2020.

Инициатива «Один пояс, один путь», возросшее финансово-экономическое присутствие Поднебесной в Средиземноморье, а также игра Пекина на противоречиях европейских стран – все эти обстоятельства рассматривались администрацией Макрона как шедшие вразрез с целями Елисейского дворца. В вышеприведённой цитате президента Франции об угрозе китайского контроля над «нашей инфраструктурой, портами и аэропортами» прочитывался среди прочего намёк на приобретение 51% акций греческого порта Пирей компанией *COSCO* в 2016 г. (в начале 2020 г. доля была доведена до 67%)¹¹⁴. Французские эксперты характеризовали Пирей как «голову [китайского] дракона» в Европе¹¹⁵.

Институционализация сотрудничества КНР и ряда европейских стран, желавших заполучить китайские инвестиции, усугубляла сложности формирования «стратегической автономии» Европейского союза. Формат 17+1 рассматривался авторами актуализации Стратегического обзора как инструмент влияния КНР на ЕС¹¹⁶. Данная структура взаимодействия, охватившая многие европейские страны от Балкан до Балтики, теоретически позволяла Пекину протянуть логистическую сеть (порты и обслуживавшие их железные дороги) от Средиземного до Балтийского моря¹¹⁷. В этом смысле выход из группы 17+1 Литвы, о котором было заявлено в марте 2021 г., стал позитивным сигналом для Парижа¹¹⁸.

Фактор КНР способствовал росту противоречий Франции не только с относительно новыми членами ЕС, но и со странами – основателями интеграционного объединения, в т.ч. с Италией. Решение Рима подключиться к инициативе «Один пояс, один путь» в марте 2019 г. с настроенностью было воспри-

¹¹⁴ Pierre-Jérôme A. et al. Op. cit. P. 69.

¹¹⁵ Fabre G. Les nouvelles routes de la soie et la Grèce, tête de pont de la présence chinoise en Europe // ILCEA: Revue de l'Institut des langues et cultures d'Europe, Amérique, Afrique, Asie et Australie. 2019. №37. P. 5.

¹¹⁶ Actualisation stratégique. P. 22.

¹¹⁷ Putten F.-P. van der et al. The Role of OBOR in Europe–China Relations // Europe and China's New Silk Roads / Ed. by F.-P. van der Putten. The Hague: The Netherlands Institute of International Relations, 2016. P. 6.

¹¹⁸ Leblanc C. Face à la Chine, le coup de pouce lituanien à l'Union européenne // L'Opinion, 01.06.2021.

нято в Париже¹¹⁹. Италия, согласно оценке одного из французских экспертов, «может стать для Китая входной дверью в Европу (через Геную и Триест)»¹²⁰. Присоединение Рима к глобальному проекту КНР накладывалось на общую напряжённость в тогдашних франко-итальянских отношениях¹²¹.

Вместе с тем французские действия в Средиземноморье не всегда следовали единой линии. Разногласия Парижа и Рима рассматривались как одно из ключевых препятствий для выработки единой европейской позиции по «ливийскому вопросу»¹²². Поддержка Францией маршала Х. Хафтара негативно воспринималась в Берлине. Согласно одному из немецких экспертов, «результатом ливийской политики Макрона стало то, что ОАЭ, Россия и Турция резко расширили своё вмешательство в конфликт, в то время как Европа практически потеряла своё влияние»¹²³. Наконец, противоречивым был курс Парижа в отношении Греции. Критикуя Афины за активное сотрудничество с КНР, администрация Макрона была заинтересована в поддержке Греции в условиях франко-турецкого антагонизма. Однако греческие эксперты считали опасным для Афин идти на чрезмерное сближение с Парижем. Оно могло быть чревато военным противостоянием с Анкарой притом, что Франция не смогла бы оказать Греции необходимого содействия¹²⁴.

Инструменты влияния КНР в Средиземноморье

Новая активность китайского ВМФ в Средиземноморье была одним из наиболее настораживавших Париж обстоятельств. В феврале 2017 г. в информационном докладе для Национального собрания депутаты Сιο и Марлекс так суммировали основ-

¹¹⁹ Péron-Doise M. La nouvelle visibilité de la présence maritime chinoise en Méditerranée // *Revue Défense Nationale*. 2019. №822. P. 125.

¹²⁰ Chagnollaud J.-P. La Méditerranée orientale, condensé des rivalités internationales // *Revue Défense Nationale*. 2019. №822. P. 62.

¹²¹ Алексеенкова Е.С. Италия и Франция: конфликт по вопросу будущего ЕС // *Научно-аналитический вестник ИЕ РАН*. 2019. №1(7). С. 36-42.

¹²² Daguzan J.-F. La France et l'UE en Méditerranée. P. 117.

¹²³ Lacher W. Macron as a Spoiler in Libya // *France's Foreign and Security Policy under President Macron*. P. 15.

¹²⁴ Athanasopoulos A. The Paris-Athens-Ankara Triangle: A Game for Influence in the Eastern Mediterranean // *Hellenic Foundation for European & Foreign Policy*. 30.10.2020. URL: <https://www.eliamer.gr/en/publication/το-τρίγωνο-παρίσι-αθήνα-άγκυρα-ένα-παι/>

ные проявления этой активности: в 2011 г. флот был задействован для эвакуации граждан КНР из Ливии, в 2014 г. – для сопровождения вывоза химического оружия из Сирии, в 2015 г. – для участия в совместных с Россией учениях в Восточном Средиземноморье¹²⁵.

Операция 2011 г., во время которой военно-морские силы КНР эвакуировали около 30 тыс. китайских граждан, была первой подобного рода для Пекина. Она рассматривалась некоторыми французскими авторами как «подлинное утверждение китайской мощи»¹²⁶. Вместе с тем тогдашние события выявили относительную неподготовленность ВМФ КНР, которому понадобилась помощь греческого гражданского флота для эвакуации граждан¹²⁷. Напротив, «беспрецедентные совместные военно-морские учения» российского и китайского ВМФ в Восточном Средиземноморье, прошедшие 17-21 мая 2015 г. с участием девяти военных кораблей двух стран, оценивались французскими обозревателями в более тревожном ключе. В них видели не только зримый пример активизации политики Пекина в регионе¹²⁸, но и «знак всё более тесных отношений» России и КНР¹²⁹. Примечательно, что с инициативой о проведении учений выступила именно китайская сторона¹³⁰.

Исходя из идеи о двойном, стратегическом и торгово-экономическом назначении проектов КНР, Париж не исключал того, что за инвестиционной активностью китайского бизнеса последует наращивание военного присутствия Пекина. Марианна Перон-Дуаз, эксперт Института стратегических исследований Военной академии Франции, видела за интересом к средиземноморским портам, проявленным двумя китайскими компаниями в сфере морских перевозок – *COSCO* и *China Merchant Port Holdings* – не только коммерческие резоны, но и стратегию. При-

¹²⁵ Ciot J.-D., Marleix A. Op. cit.

¹²⁶ Debroise A. Géopolitique des forces navales en Méditerranée. Mémoire de Master 2. Université Panthéon-Assas – Paris II, 2021. P. 47.

¹²⁷ Pierre-Jérôme A. et al. Op. cit. P. 51.

¹²⁸ Ekman A. La Chine en Méditerranée: un nouvel activisme. P. 81-82.

¹²⁹ Manœuvres navales inédites en Méditerranée pour Pékin et Moscou // *Le Monde*, 12.05.2015.

¹³⁰ Российско-китайские учения в Средиземноморье // РИА Новости, 19.05.2015. URL: <https://ria.ru/20150519/1065365111.html>

сутствие китайских компаний в Порт-Саиде и Танжере обеспечит КНР влияние у входов в Средиземноморье, усиленное целой сетью портов между ними (Бильбао, Валенсия, Марсель, Генуя, Триест, Бизерта, Стамбул и др.). При этом глубоководные порты (например, Пирей) вполне могли принять не только китайские гражданские, но и военные корабли¹³¹.

О взаимосвязи стратегических и экономических вопросов говорило внимание французских экспертов к вопросу подводных кабелей в Средиземноморье. Китай стал проявлять повышенный интерес к нему с 2008 г.¹³² Китайские фирмы активно инвестировали в порты (в т.ч. Марсель и Бизерту), замыкавшие на себе не только торговые потоки, но и подводные кабели, которые связывали Азию с Европой и США. Подобная активность рассматривалась французскими аналитиками как важный шаг по наращиванию влияния компании *Huawei Telecom Network*, конкурента французской *Alcatel*¹³³, а также как способ расширить возможности для кибершпионажа¹³⁴.

Адмирал Касабьянка был более прямолинеен и не сомневался в том, что за инвестициями КНР в портовую инфраструктуру Средиземного моря последуют попытки Пекина создать военно-морские базы по образцу Джибути¹³⁵. Китайские ВМС, располагавшиеся в районе Суэцкого канала для предотвращения пиратских действий, как считали некоторые французские эксперты, вполне могли послужить основой для последующего наращивания группировки в Средиземноморье¹³⁶. Поставки Пекином вооружений и техники в средиземноморские страны также вызывали обеспокоенность в Париже. Один из наиболее обсуждавшихся случаев – продажа трёх корветов типа C28A Алжиру (заказ сделан в 2012 г. и выполнен в 2016 г.)¹³⁷. О продолжении этого сотрудничества свидетельствовал новый алжир-

¹³¹ Péron-Doise M. Op. cit. P. 124.

¹³² Ruffié N., Gros Ph., Tourret V. Op. cit. P. 25.

¹³³ VERNY J., OULMAKKI O., BLAYAC Th. Positionnement stratégique de la Chine en Méditerranée: le projet «Belt and Road Initiative» // Les Cahiers Scientifiques du Transport. 2019. №75. P. 65.

¹³⁴ Taje M. Op. cit. P. 65, 81.

¹³⁵ Casabianca J. Op. cit.

¹³⁶ Chagnollaud J.-P. Op. cit. P. 62.

¹³⁷ Ciot J.-D., Marleix A. Op. cit.

ский заказ на корвет производства КНР (тип 056), сделанный в 2020 г. (предполагаемый срок поставки – 2023 г.)¹³⁸.

Если влияние китайской «мягкой силы» в самой Пятой Республике шло на спад¹³⁹, то этого нельзя было сказать о Средиземноморье. Пекин в определённой степени продолжил линию, сформулированную ещё в «пяти принципах мирного сосуществования» и Бандунгской декларации (1955). Власти КНР позиционировали свою страну как державу, готовую сотрудничать с самыми разными политическими режимами¹⁴⁰. Такой подход отвечал интересам элит многих арабских и африканских государств, а также позволял Китаю противопоставлять свои действия европейским странам, культивируя образ державы, являющейся альтернативой бывшим колонизаторам¹⁴¹.

В отличие от французских военных, бизнес был более открыт к сотрудничеству с КНР. В качестве значимого примера можно назвать инвестиционные проекты Китая в Марселе: соглашение о сотрудничестве между портами Марселя и Шанхая, подписанное 23 июня 2018 г.; совместный франко-китайский проект по созданию оптового центра торговли одеждой (Марсельский международный центр моды №68, открыт 21 февраля 2018 г.); строительство завода по производству шин, профинансированного китайской компанией *Quechen Silicon Chemical* (договорённости были достигнуты в январе–октябре 2018 г., однако реализация проекта затянулась)¹⁴².

Как свидетельствовали слова директора марсельского порта Кристин Кабо-Ворель, сказанные 8 февраля 2018 г., французский бизнес подчас боялся не столько политических последствий от прихода китайских инвестиций, сколько того, чтобы ока-

¹³⁸ L'Algérie a commandé une corvette de fabrication chinoise de type 056 / Maghreb online. 04.06.2021. URL: <https://moroccomail.fr/2021/06/04/lalgerie-a-commande-une-corvette-de-fabrication-chinoise-de-type-056/>

¹³⁹ Seaman J., Julienne M. China's Waning Soft Power in France // China's Soft Power in Europe: Falling on Hard Times / Ed. by T. Dams, X. Martin, V. Kranenburg. The Hague: The Netherlands Institute of International Relations, 2021. P. 31-35.

¹⁴⁰ Pierre-Jérôme A. et al. Op. cit. P. 178.

¹⁴¹ Ruffié N., Gros Ph., Tourret V. Op. cit. P. 25.

¹⁴² Tran É. Marseille: bientôt un comptoir chinois? // Confluences Méditerranée. 2019. №109. P. 33-46.

заться вне их потока¹⁴³. О схожих интенциях говорила важная сделка, осуществлённая крупной французской логистической компанией *CMA CGM*¹⁴⁴ ещё 28 января 2013 г. Речь шла о продаже 49% акций филиала *CMA CGM* (компании *Terminal Link*), управляющей портóвыми терминалами в Марселе, Касабланке, Танжере и на Мальте, китайскому конгломерату *China Merchants*¹⁴⁵.

Однако политическая логика присутствовала и при обсуждении бизнес-проектов. Примечательной была позиция, занятая властями Пятой Республики по вопросу о приобретении 50% акций судостроительной компании *STX France*¹⁴⁶ (верфи компании располагались в Сен-Назере, а французское государство владело 33,34% её акций) итальянской фирмой *Fincantieri* по соглашению от 19 мая 2017 г. Пользуясь правом по контролю за подобными сделками, французские власти пошли на «временную национализацию» *STX France*¹⁴⁷. Хотя официальной причиной являлась необходимость согласовать сделку на более выгодных для французской стороны условиях, исследователи полагали, что за действиями Парижа скрывалось «второе дно» – опасение перед утечкой технологий в Поднебесную через проекты, которые *Fincantieri* вела совместно с Государственной судостроительной корпорацией Китая¹⁴⁸.

Однако подобные опасения не привели к радикальному пересмотру франко-итальянского контракта. В совместном заявлении двух правительств от 1 августа 2017 г. подчёркивалось, что договорённость *Fincantieri* и *STX France* поспособствует укреп-

¹⁴³ La Chine trace la route de la Soie en Méditerranée / Reuters, 08.02.2018. URL: <https://www.reuters.com/article/chine-route-de-la-soie-mditerrane-idFRL8N1PY74P>

¹⁴⁴ Франц. Compagnie maritime d'affrètement / Compagnie générale maritime – акционерное общество, образованное в 1999 г. путем слияния Морской фрахтовой компании (CMA) и Генеральной морской компании (CGM).

¹⁴⁵ Verny J., Oulmakki O., Blayac Th. Op. cit. P. 72.

¹⁴⁶ Англ. *System Technology Excellence (STX Corporation)* – южнокорейская корпорация, одной из сфер деятельности которой было судостроение. До 2017 г. *STX France* была французским филиалом данной корпорации.

¹⁴⁷ STX. Le Maire annonce la nationalisation «temporaire» des chantiers navals // Ouest-France, 27.07.2017.

¹⁴⁸ Duchâtel M., Duplaix A.S. Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe. London: ECFR, 2018. P. 22.

лению конкурентоспособности европейской судостроительной отрасли¹⁴⁹. Главное новшество, зафиксированное в итоговом соглашении от 2 февраля 2018 г., заключалось во введении в сделку французской компании *Naval Group*: она получила 10% акций и могла при определённых условиях нарастить пакет до 15,66%¹⁵⁰. Если представители *Fincantieri* и дали некоторые гарантии на предмет недопущения утечек технологий в Китай, то они не были приданы огласке.

Не исключено, что политический фактор сыграл определённую роль и в другой важной сделке. В феврале 2018 г. французское правительство отказалось продавать принадлежавшие ему 10,01% акций аэропорта Тулузы китайской компании *Casil Europe* (ранее, в 2015 г., она уже приобрела 49,99% акций аэропорта). Этот шаг властей Пятой Республики привёл в итоге к выкупу совокупной китайской доли в аэропорту французской бизнес-группой *Eiffage* в декабре 2019 г. Хотя *Casil Europe* работала на перепродаже почти 200 млн евро, французская сторона вернула себе контроль над важным объектом¹⁵¹.

Выводы

Таким образом, средний путь Макрона во взаимодействии с КНР в Средиземноморье был своеобразной равнодействующей силой двух разнонаправленных векторов. Первый из них был связан с французскими военными, испытывавшими серьёзные опасения по поводу усиления военно-морского и военно-технического присутствия Китая в Средиземноморье. Они рассматривали Пекин в качестве потенциального и реального партнёра тех стран, в которых Париж видел своих оппонентов в регионе (Турции, России, Ирана), а также не исключали появления китайских военно-морских баз. Напротив, многие представители

¹⁴⁹ Framework Agreement between the Italian and French Governments Regarding the Shipbuilding Industry / Ministero dell'Economia e delle Finanze. 26.09.2017. URL: https://www.mef.gov.it/inevidenza/documenti/STX-Magellan_Framework_Agreement_Final.pdf

¹⁵⁰ Fincantieri Signs an Agreement with the French State for the Acquisition of 50% of STX France // Fincantieri, 02.02.2018. URL: <https://www.fincantieri.com/globa/lassets/press-releases/price-sensitive/2018/2018-02-02-fincantieri-signs-an-agreement-with-the-french-state-for-the-acquisition-of-50-of-stx-france.pdf>

¹⁵¹ Le chinois Casil vend l'aéroport de Toulouse à Eiffage et réalise une grosse plus-value // Le Monde, 30.12.2019.

французского бизнеса не столько опасались китайского присутствия, сколько стремились встроиться в продвигаемый Пекином проект «Одного пояса, одного пути».

Ставка на инклюзивный подход, на солидарность стран Средиземноморья (прежде всего – из числа членов ЕС) в разрешении проблем региона, о которой нередко говорил Макрон, на деле оказалась труднореализуемой. Причиной тому были не только конфликты между различными региональными игроками, которые усугублялись, с точки зрения Парижа, по мере ослабления вовлечённости США и укреплением позиций внешних сил, включая Китай, но и внутренними противоречиями самой средиземноморской дипломатии Франции. Перспектива милитаризации региона и его реформатирования в рамках проекта «Пояс и путь» явно не устраивала руководство Пятой Республики. Однако в 2017–2021 гг. официальный Париж не смог предложить эффективных рецептов по предотвращению подобного развития ситуации.

ГЛАВА 3. ИТАЛИЯ – КИТАЙ: ВЫХОД ЗА РАМКИ ДОЗВОЛЕННОГО?

В марте 2019 г. Италия и Китай подписали меморандум о взаимопонимании. Этот документ вызвал острую полемику и критику со стороны Европейского союза и США – причиной стало не столько его содержание, сколько сам факт. Однако в пику своим союзникам Италия торжественно подписала документ в Риме. Спустя два года в июне 2021 г. на саммите «группы семи» в британском Корнуолле Марио Драги ясно даёт понять, что меморандум с китайцами может быть пересмотрен. В целом с приходом М. Драги во дворец Киджи мы видим, что итальянские внешнеполитические подходы «возвращаются на круги своя»; меняется и риторика в отношении Китая – теперь Италия готова солидаризировать свою позицию с ЕС, действуя осторожно, не упуская при этом выгод для себя. В настоящей главе предпринята попытка объяснить логику и внешнеполитическое поведение Италии в отношении КНР через призму внешнеполитического архетипа страны.

Внешнеполитический архетип Итальянской Республики и логика внешнеполитического поведения

Прежде всего, необходимо обозначить, что в основе внешнеполитического архетипа¹⁵² Итальянской Республики одновременно лежат два противоположных сентимента¹⁵³: неполноценности (уязвимости) и национального достоинства. Именно они формируют внешнеполитическую логику и поведение страны на международной арене на протяжении веков, начиная с образования единого итальянского государства¹⁵⁴.

В этой связи во внешней политике республики параллельно развиваются два подхода: «*средней державы*» и так называемой «*самости*»¹⁵⁵. Концепция «средней державы» получила достаточно широкое осмысление в научной литературе, в т.ч. на примере Италии¹⁵⁶. Основную её суть можно свести к следующему: располагая ограниченными ресурсами, страна стремится усилить своё влияние на международной арене за счёт установле-

¹⁵² Проблема внешнеполитического архетипа и внешнеполитического менталитета рассматривается в работах С.В. Чугрова: Чугров С.В. Понятие внешнеполитического менталитета и методология его изучения // Полис. Политические исследования. 2007. №4. С. 46-65; Чугров С.В. Стратегическая эмпатия в мировой политике: можно ли одолеть расёмон-эффект и фундаментальную ошибку атрибуции? // Полис. Политические исследования 2021. №5. С. 109-126. DOI: 10.17976/jpps/2021.05.08

¹⁵³ О значении эмоций (так называемый «*emotion matter*» approach) в международных отношениях и внешнеполитическом дискурсе см.: Koschut S., Hall T.H., Wolf R., Solomon T., Hutchison E., Bleiker R. Discourse and Emotions in International Relations // International Studies Review. Vol. 19, Issue 3, September 2017. P. 481-508. DOI: <https://doi.org/10.1093/isr/vix033>

¹⁵⁴ Такое самовосприятие опосредовано в первую очередь историческими событиями.

¹⁵⁵ Концепция «самости» применительно к внешней политике Италии вводится автором впервые в настоящей главе. Изначально данная концепция разрабатывалась психоаналитиками. В их понимании «самость» – конструкция, выражающая сущность индивида, его личностные характеристики; при этом «самость» испытывает потребность в самореализации. При использовании данного понятия в области международных отношений, под «самостью» автор подразумевает политический архетип государства, вбирающий в себя политическую культуру и традиции, а также желание отстаивать свою позицию и интересы.

¹⁵⁶ См.: Valigi M. Le Medie Potenze. Teoria e prassi in politica estera. Vita e pensiero, 2017; Santoro C.M. La politica estera di una media potenza: L'Italia dall'Unità ad oggi. Il Mulino, 1991; Siddi M. Italy's «Middle Power» Approach to Russia // The International Spectator. 2019. Vol. 54, №2. P. 123-138. DOI: 10.1080/03932729.2018.1519765

ния особых связей с акторами международных отношений. Концепция «самости» на практике может приобретать различные формы, пожалуй, наиболее ярким примером современности является политика совранизма¹⁵⁷, проводимая Маттео Сальвини¹⁵⁸.

При реализации внешнеполитического курса государство исходит из собственных интересов и ресурсов, которые впоследствии формируют цели и образ действий¹⁵⁹. Италия обладает ограниченным набором ресурсов, которые не покрывают все имеющиеся у страны интересы. Политический истеблишмент адаптируется к таким обстоятельствам, при этом чувство национальной гордости («самости») также культивируется в национальном дискурсе, что иногда приводит к отстаиванию собственной позиции по конкретным вопросам повестки, при этом зачастую эти вопросы носят символический (второстепенный) характер.

Таким образом, можно констатировать, что внешняя политика Италии – это политика средней державы с глобальными интересами: являясь региональной державой, страна стремится активно участвовать в системе глобального управления (через многосторонние институты, а также миротворческую деятельность)¹⁶⁰.

Несмотря на частую смену кабинетов министров («министерскую чехарду»), принято считать, что внешняя политика Италии характеризуется преемственностью¹⁶¹ и наличием внешнеполитических констант. Традиционно двумя столпами итальянской внешней политики являются атлантизм и европеизм. Другими словами, США и ЕС воспринимаются итальянским правительством как наиболее адекватные инструменты для ре-

¹⁵⁷ О феномене совранизма см.: Сапир Ж. Дебаты по итальянскому бюджету и вопрос суверенитета // Современная Европа. 2019 №1. С. 60-69. DOI: 10.15211/soveurope120196069

¹⁵⁸ Правый популизм: глобальный тренд и региональные особенности / под ред. Л.С. Окуновой, А.И. Тэвдой-Бурмули. М.: МГИМО МИД России, 2020.

¹⁵⁹ Хрусталёв М.А. Анализ международных ситуаций и политическая экспертиза. Очерки теории и методологии. М.: НОФМО, 2008.

¹⁶⁰ См. подробнее: Маслова Е.А. Италия – средняя держава с глобальными интересами / Европа между трёх океанов / под общей ред. Ал.А. Громыко, В.П. Фёдорова. М.: ИЕ РАН, 2019.

¹⁶¹ Справедливости ради стоит также отметить, что некоторые исследователи пишут о том, что итальянская внешнеполитическая преемственность перерастает в инерционность.

ализации своего внешнеполитического интереса. Так, реализация проекта европейской интеграции позволяет Италии надеяться, что наднациональность нивелирует чувство неполноценности. США в глазах итальянской политической элиты являются рычагом, который можно использовать для укрепления (или даже усиления) своего статуса. После окончания Второй мировой войны традиционной задачей Вашингтона в отношениях с Римом стало стремление добиться поворота в итальянской политике, который бы превратил Италию из «*enfant terrible*» в *удобного* партнёра и верного союзника¹⁶².

На протяжении послевоенной истории итальянскому правительству было важно получить доверие США для подкрепления своей «благонадёжности». С тех пор атлантизм является *маркёром «нормальности*», конвенциональности в итальянской политике. При этом итальянские правительства принимали американское лидерство в вопросах безопасности и обороны. Как отмечает профессор Ньюфаундлендского университета Освальдо Крочи, это не просто сконструировало доверие между двумя странами, но и позволило иметь итальянскому правительству «пространство для независимого манёвра», ограниченное, однако, периферийными вопросами (с точки зрения американских интересов, но важными для Италии)¹⁶³. То есть США готовы предоставлять Италии политическую автономию, которую О. Крочи называет «буферной зоной для независимого манёвра», ограниченной *периферийными* вопросами. Другими словами, получая «*кредит доверия*» со стороны США (зачастую Италия играла центральную роль в материально-техническом обеспечении операций НАТО), Италия получала возможность реализовывать концепцию «средней державы» посредством установления особых контактов – как с «великими державами», так и с «государствами-изгоями».

О. Крочи отмечает¹⁶⁴, что во времена биполярности итальян-

¹⁶² Romero F. Rethinking Italy's Shrinking Place in the International Arena // The International Spectator. 2016. Vol. 51, №1. P. 1-12. DOI: 10.1080/03932729.2016.1108613

¹⁶³ Croci O. The «Americanization» of Italian foreign policy? // Journal of Modern Italian Studies. 2005. Vol. 10, №1. P. 10-26. DOI: 10.1080/1354571042000333342

¹⁶⁴ Ibid.

янские правительства, продемонстрировав свою атлантическую солидарность, могли после этого свободно поддерживать дипломатические и торговые отношения, например, со странами Восточного блока (СССР, Куба). Позднее Италия поддерживала особый диалог с так называемыми «государствами – изгоями» (например, Ливией, Ираном). Для внутривосточного потребления такие сюжеты обычно преподносились как доказательство автономности («самости»).

Таким образом, мы видим, что во внешней политике Италии параллельно развиваются два дискурса и два подхода – «среднедержавности» и «самости» – с одной стороны, страна стремится к повышению своего статуса в региональном и глобальном контексте, получая при этом «кредит доверия» со стороны своих западных союзников; с другой стороны – преследует свои национальные интересы и стремится их реализовывать. Понимание основ внешнеполитического поведения Италии крайне важно при анализе отношений между Римом и Пекином.

Меморандум о взаимопонимании Италия – Китай: сущность, специфика, реализация

Как уже было сказано, в марте 2019 г. министр иностранных дел Луиджи ди Майо и председатель Государственного комитета КНР по развитию и реформе Хэ Лифэн подписали «Меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству в рамках “Экономического пояса Шёлкового пути” и “Морского Шёлкового пути XXI века”»¹⁶⁵. Событие наделало немало шума и вызвало серьёзные опасения как в Брюсселе, так и за океаном. В первую очередь союзники указывали на потенциальные угрозы, связанные с безопасностью, шпионажем, зависимостью от китайского капитала; особо оговаривалось, что это является вызовом политико-идеологического характера, связанного с лояльностью и солидарностью, суверенитетом.

Интересно отметить, что документ составлен и подписан на трёх языках – итальянском, китайском и английском, при этом

¹⁶⁵ Memorandum d'intesa tra il Governo della Repubblica Italiana e il governo della Repubblica Popolare Cinese sulla collaborazione nell'ambito della «Via della seta economica» e dell'«iniziativa per una via della seta marittima del 21 secolo». Governo Italiano. URL: https://www.governo.it/sites/governo.it/files/Memorandum_Italia-Cina_IT.pdf (дата обращения 09.10.2021).

особо оговаривается, что в случае возможных разночтений решающую роль играет английский вариант. Тут вспоминается небезызвестный Уччиальский договор о дружбе и торговле 1889 г., составленный на итальянском и амхарском языках и имевший разночтения, что впоследствии привело к конфликтам.

Таким образом, Италия стала первой страной «группы семи», подписавшей подобный документ с КНР. Однако справедливости ради необходимо отметить, что Италия не является первой страной ЕС, заключившей подобное соглашение, – до этого подобные документы были подписаны в 2015 г. с Венгрией, Болгарией, Чехией, Польшей, Словакией; Латвией (2016); Хорватией, Эстонией, Литвой, Словенией (2017); Грецией, Мальтой, Португалией (2018). Всего КНР подписала различные документы разноформатного взаимодействия с более чем 100 странами по всему миру¹⁶⁶.

В целом меморандум о взаимопонимании как документ является обычным, уже устоявшимся форматом взаимодействия КНР со своими потенциальными партнёрами по диалогу в рамках реализации *собственной* инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП). Сразу необходимо отметить, что формат меморандума не подразумевает наличия юридической силы, каких-либо строго оговоренных обязательств; меморандум является не юридическим, а политическим документом.

Положения и текст меморандумов в рамках инициативы ОПОП не являются типовыми, а вырабатываются на двусторонней основе, учитывая интересы каждой из стран. Так, меморандум о взаимопонимании Италия – КНР представляет собой небольшой семистраничный документ, состоящий из шести параграфов. Изучив текст документа, мы видим, что Китай в диалоге с Европейским союзом готов говорить на языке, понятном и привычном собеседнику. В документе прослеживается довольно сильная приверженность европейским ценностям и идеям. В предисловии сказано, что обе стороны уважают цели и принципы Устава ООН и готовы «содействовать инклюзивному росту

¹⁶⁶ China signs MOUs with 37 African countries, AU on B&R development. Xinhuanet. 09.07.2018. URL: http://www.xinhuanet.com/english/2018-09/07/c_137452482.htm (дата обращения 09.10.2021).

и устойчивому развитию в соответствии с Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. и Парижским соглашением об изменении климата». Слово «устойчивый» (*sustainable*) используется 10 раз в семистраничном документе в различных сочетаниях: «экологически устойчивый», «устойчивым образом», «устойчивый рост», «устойчивое развитие», «устойчивый транспорт». С учётом того, что ЕС берёт на себя роль глобального «зелёного лидера», в документе прослеживается явный «зелёный» акцент¹⁶⁷.

Как впоследствии пояснил премьер-министр Джузеппе Конте, выбор Италии присоединиться к китайскому проекту обусловлен исключительно экономическим интересом, оправданным необходимостью выравнивания торгового баланса с Китаем, дефицит которого по итогам 2018 г. приблизился к 18 млрд долл.¹⁶⁸ Министерство экономического развития Италии заявляет, что основными целями, которые Италия ставит перед собой при подписании этого меморандума, являются: укрепление экспорта на огромный китайский рынок, а также повышение конкурентоспособности Италии и приближение её объёмов экспорта и прямых иностранных инвестиций к показателям других европейских стран, таких как Германия, Франция и Великобритания; привлечение итальянских компаний для реализации инфраструктурных проектов вдоль Шёлкового пути; включение итальянских портов в международные торговые маршруты¹⁶⁹.

Необходимо подчеркнуть, что меморандум не является основой для экономического сотрудничества, не создаёт преференциальных условий, а наращивание торгово-экономических

¹⁶⁷ См. подробнее: Denisov I., Maslova E. One belt, multiple roads: Moscow and Rome in China's geo-economic calculations // *China – EU Relations in a New Era of Global Transformation*. Ed. By Xing L. Routledge, 2021. P. 113-130.

¹⁶⁸ Italia – Cina, I contenuti del Memorandum e I 29 accordi per (almeno) sette miliardi di euro // *Il Sole 24 Ore*, 22.03.2019. URL: <https://www.ilsole24ore.com/art/italia-cina-contenuti-memorandum-e-trenta-accordi-almeno-sette-miliardi-euro-ABPvc3gB> (дата обращения 09.10.2021).

¹⁶⁹ Italia – Cina: Di Maio firma tre Memorandum d'intesa su Belt and Road Initiative, E-Commerce e Startup. Ministero dello Sviluppo economico. 23.03.2019. URL: <https://www.mise.gov.it/index.php/it/per-i-media/notizie/2039474-italia-cina-di-maio-firma-tre-memorandum-d-intesa-su-belt-and-road-initiative-e-commerce-e-startup> (дата обращения 09.10.2021).

отношений возможно и без его подписания. Получается, что итальянское правительство подписало меморандум о взаимопонимании с Китаем в рамках следования стратегии «самости» и нарочитой демонстрации политической автономии. В то же время, установив «особые», как казалось тогда Италии, отношения с Пекином, страна могла бы рассчитывать на повышение своего статуса на международной арене и получение экономических выгод.

Однако отношения с Китаем не являются для Вашингтона вопросом второстепенной значимости, равновесие было нарушено и Марио Драги, назначенный президентом страны на пост премьера, поспешил сразу заявить о том, что традиционная внешняя политика Италии возвращается¹⁷⁰. В программной речи перед итальянским парламентом М. Драги недвусмысленно определяет приоритеты своего мандата: в международных отношениях правительство будет единогласно придерживаться европеизма (ЕС), атлантизма (НАТО) и мультилатерализма (ООН)¹⁷¹.

Марио Драги и возвращение традиционных ценностей итальянской внешней политики

На саммите «группы семи» в июне 2021 г. Марио Драги – убеждённый атлантист и европеист – единственный среди присутствующих представлял страну, которая пошла на соглашение с Китаем. В контексте того, что Китай на этой встрече без эффе-мизмов нарекли автократией и всячески подчёркивали ценностно-идеологический разлом, итальянские СМИ назвали эту ситуацию «неловкой» для нового итальянского премьера¹⁷². Как бы в своё оправдание Марио Драги прокомментировал: «Никто не спорит, что Китай имеет право быть значимой экономикой, но то, что явилось предметом дискуссии, – это способы, которые он использует, такие как принудительные задержания. Это ав-

¹⁷⁰ Маслова Е. Возвращение Италии в Европу. 20.02.2021. МДК «Валдай». URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/vozvrashchenie-italii-v-evropu/> (дата обращения 09.10.2021).

¹⁷¹ Le dichiarazioni programmatiche del Presidente Draghi. Presidenza del Consiglio dei Ministri. 17.02.2021. URL: <https://www.governo.it/it/articolo/le-comunicazioni-del-presidente-draghi-al-senato/16225> (дата обращения 09.10.2021).

¹⁷² Draghi: addio alla «Via della seta». Cambia la politica estera // Rai News, 14.06.2021. URL: <http://www.rainews.it/dl/rainews/articoli/g7-cina-via-della-seta-draghi-c7095222-45c7-4d61-bd8f-158cd17a5df7.html> (дата обращения 09.10.2021).

тократия, которая не придерживается многосторонних правил и не разделяет того же мировоззрения, что и демократии. Мы должны быть откровенными, сотрудничать, но быть откровенными в отношении того, что мы не разделяем и не принимаем»¹⁷³.

В коммюнике саммита впервые так явно указывается на то, что страны готовы занять более жёсткую линию в отношении Китая, в частности, наибольшее беспокойство вызывает недобросовестная торговая политика и практики конкуренции, права человека, гонконгский и синьцзянский вопросы. Кроме этого, «группа семи» выражает «серьёзную озабоченность» ситуацией в Южно-Китайском море и подчёркивает «важность мира и стабильности в Тайваньском проливе»¹⁷⁴. В то же время в заявлении сказано, что страны выражают интерес к сотрудничеству с Китаем по глобальным вопросам, таким как борьба с изменением климата и защита биоразнообразия.

Комментируя итоговую версию документа, М. Драги говорит о том, что он «прекрасно отражает нашу позицию в отношении Китая, которая основывается на трёх принципах: сотрудничество, конкуренция, откровенность»¹⁷⁵. В рамках пресс-конференции премьер также заявил, что соглашение с Пекином может быть пересмотрено¹⁷⁶.

Для того чтобы остановить действие меморандума необходимо лишь правительственный акт (поскольку документ не был ратифицирован в парламенте), а пока он рассчитан до марта 2024 г. (пять лет с момента подписания) и будет автоматически продлён на следующие пять лет, если ни одна из сторон не уведомит другую в письменном виде о прекращении действия как минимум за три месяца.

Однако итальянское правительство вряд ли пойдёт на прямой разрыв меморандума с Пекином, что будет означать пере-

¹⁷³ G7, Draghi: «Tutti d'accordo, la Cina è un'autocrazia». E sul Covid: «Pronti a tornare alla quarantena per chi arriva dalla Gran Bretagna» // La Repubblica, 13.06.2021. URL: https://www.repubblica.it/politica/2021/06/13/news/draghi_g7_clima_accordo-305858966/ (дата обращения 09.10.2021).

¹⁷⁴ Carbis Bay G7 Summit Communiqué. Council of the European Union. URL: <https://www.consilium.europa.eu/media/50361/carbis-bay-gsummit-communication.pdf> (дата обращения 09.10.2021).

¹⁷⁵ Draghi: addio alla «Via della seta» ...

¹⁷⁶ Ibid.

ход в конфронтацию. Как уже было сказано, наличие меморандума ни к чему не обязывает стороны. По выражению одного из итальянских дипломатов, «это вовсе не брачный контракт»¹⁷⁷.

За время действия меморандума итальянский экспорт в Китай значительно не увеличился; проект регулярного коммерческого поезда Мортара (провинция Павия, Ломбардия) – Чэнду (провинция Сычуань), запущенный в декабре 2017 г. прекратил своё действие из-за недозагруженности с итальянской стороны. Эти данные находят подтверждение и в специальном докладе по Китаю, подготовленном для итальянского парламента и МИДа в октябре 2020 г.¹⁷⁸. В докладе указывается на то, что значимых китайских инвестиций в страну также не поступило в рамках действия меморандума. В документе заключается, что участие в ОПОП не является обязательным условием для укрепления торгово-экономических отношений с КНР.

Выводы

Таким образом, мы видим, что отношения с КНР являются одной из дилемм итальянской внешней политики. Подписание меморандума с Китаем дало трещину доверия в отношениях со странами Запада. Итальянцы изначально пытались проявить автономность, став первой страной «группы семи», подписавшей подобный документ и присоединившейся к инициативе «Один пояс, один путь». Европой и Америкой данное поведение было расценено как девиация, *выход за рамки дозволенного*. Как отмечает доцент МГИМО МИД России М.О. Шибкова в своей работе, посвящённой итальянскому внешнеполитическому инструментарию (*statecraft*), одной из характеристик стратегической культуры страны является аккомодационизм, а внешнеполитическая автономность доступна лишь «в пределах, не нарушающих прочность сложившейся связи Рим – Вашингтон»¹⁷⁹.

¹⁷⁷ Come si esce dalla Via della Seta? // Le Formiche, 14.06.2021. URL: <https://formiche.net/2021/06/raghi-g7-via-della-seta-cina/> (дата обращения 09.10.2021).

¹⁷⁸ La Cina: sviluppi interni, proiezione esterna. Osservatorio di Politica Internazionale. Ottobre 2020. URL: <https://www.parlamento.it/application/xmanager/projects/parlamento/file/repository/affariinternazionali/osservatorio/approfondimenti/PI0163.pdf> (дата обращения 09.10.2021).

¹⁷⁹ Шибкова М.О. Альянсы ad hoc как доминанта внешнеполитического инструментария Италии // Международные процессы. 2021. Т. 19, №1(64). С. 139-154. DOI 10.17994/IT.2021.19.1.64.4

С приходом Марио Драги всё возвращается на круги своя – в понимании западных коллег прочность опор атлантизма и европеизма восстановлена. Общей объединяющей темой для западной коалиции становится сдерживание Китая, о чём говорится открыто.

Безусловно, американцы продолжают напоминать Италии о необходимости с особой осторожностью относиться к Пекину, в частности, проводить более тщательный мониторинг китайских инвестиций и задуматься о прекращении сотрудничества с компанией *Huawei* в деле разработки высокоскоростной сети 5G¹⁸⁰. Именно с приходом к власти М. Драги национальная политика в меньшей степени проявляет ту долю автономии, («буферную зону для независимого манёвра»), которая зашла за границы «дозволенного» с подписанием меморандума о взаимопонимании между Италией и КНР.

На конференции миланского Института исследований мировой политики (ISPI) и Атлантического совета¹⁸¹, приуроченной к 160-летию итало-американских отношений, стороны пришли к выводу, что общими внешними вызовами на международной арене представляются «авторитарные режимы», «преимущественно азиатские». Общая задача – сдерживание влияние Китая, которое по оба берега Атлантики воспринимается как угроза национальной безопасности. В рамках этой конференции Джулиано Амато указывает на то, что Италия должна стать «фронтранером» в Европе за возрождение «коллективного запада».

ГЛАВА 4. ВЫБОР ИТАЛИИ: ШЁЛКОВЫЙ ПУТЬ ПО-ЕВРОПЕЙСКИ, А НЕ ПО-КИТАЙСКИ?

Дискуссия вокруг экспансии Китая в Средиземноморье получила новый импульс в связи с подписанием в 2019 г. Меморандума о взаимопонимании между Итальянской Республикой и КНР в рамках реализации китайской инициативы «Один по-

¹⁸⁰ US warning to Italy: You're being exploited by China. Politico. 30.09.2020. URL: <https://www.politico.eu/article/mike-pompeo-us-warning-to-italy-youre-being-exploited-by-china> (дата обращения 09.10.2021).

¹⁸¹ Нежелательная организация на территории РФ.

яс, один путь»¹⁸². Политический резонанс данного события был сопоставим с приобретением Китаем в 2008–2016 г. греческого порта Пирей, что поистине стало знаковым событием в развитии сотрудничества стран Южной Европы с Поднебесной. В Брюсселе, Берлине, Париже и Вашингтоне осуждали Рим, отдающий, с их точки зрения, национальный суверенитет на откуп «системному конкуренту» ЕС. Политики Италии, напротив, подчёркивали важность сотрудничества с Китаем необходимостью выхода из экономического тупика, расширения экспорта «*made in Italy*» и извлечения выгоды из центрального положения страны в Средиземноморье. Партнёров по ЕС и за океаном они убеждали¹⁸³ в чётком следовании букве и духу инвестиционного законодательства ЕС и наличии строгих национальных механизмов скрининга инвестиций в стратегические отрасли. Руководство страны также ставило перед Италией амбициозную цель продвигать нормативную силу ЕС во взаимодействии с Поднебесной¹⁸⁴.

Как и многие другие государства Европы, Италия рассчитывала, что сотрудничество с Китаем поможет ей решить ряд внутренних и региональных экономических задач. В частности, добиться повышения эффективности итальянских портов по сравнению с быстро растущими конкурентами в Греции, Франции, Испании, на Мальте и в Северной Африке; превращения Италии в Южно-Средиземноморский транспортно-логистический хаб и развития отсталого юга страны; а также наращивания экспорта «*made in Italy*» в КНР.

Однако на сегодняшний день, спустя почти три года после

¹⁸² Memorandum of Understanding between the Government of the Italian Republic and the Government of the People's Republic of China on Cooperation within the Framework of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road Initiative. URL: https://www.governo.it/sites/governo.it/files/Memorandum_Italia-Cina_EN.pdf

¹⁸³ Italia-Cina, il memorandum passa. Conte: «Accordo non vincolante». Di Maio: «Si firma» // Il Messaggero, 15.03.2019. URL: https://www.ilmessaggero.it/politica/via_seta_cina_salvini_di_maio_ultime_notizie_memorandum-4363264.html

¹⁸⁴ Fontana L., Franco M. Via della Seta, Conte: «Italia-Cina, intesa limpida: l'obiettivo è crescere». Corriere della sera. 13.03.2019. URL: https://www.corriere.it/politica/19_marzo_13/via-seta-conte-italia-cina-intesa-limpida-nostro-obiettivo-crescere-0b5a29ac-450d-11e9-b3b0-2162e8762643.shtml

подписания меморандума, обозначенные в нём планы так и не вступили в стадию реализации. Несмотря на то, что итало-китайское экономическое сотрудничество основано на долговременном взаимном интересе и насчитывает не один десяток лет, невзирая на высокий уровень политического диалога и демонстративную решимость Италии – первой из стран «Большой семёрки» – участвовать в инициативе «Пояс и путь», мы не наблюдаем и по сей день какой бы то ни было существенной динамики сотрудничества Италии и Китая в развитии международных транспортных коридоров. Более того, ряд событий, произошедших в период после подписания меморандума, свидетельствует о намерении Италии более жёстко подходить к анализу инвестиций из Китая, что может существенно затормозить сотрудничество двух стран, динамично развивавшееся после глобального экономического кризиса и кризиса еврозоны 2008–2011 гг.

В рамках данного исследования мы проанализируем сотрудничество Италии и КНР в сфере формирования транспортно-логистических маршрутов в Средиземноморье с целью продемонстрировать: смена правительственных коалиций в 2019 и 2021 гг. повлияла на взаимоотношения Рима и Пекина. Представляется, что внутривнутриполитическая турбулентность в сочетании с давлением США и Брюсселя стали основными факторами разворота политики Италии в сторону ужесточения контроля над инвестициями из КНР в стратегические сектора экономики.

Национальные интересы Италии и китайские инвестиции

С момента возникновения КНР в 1949 г. отношения Рима и Пекина находились под воздействием трёх разнонаправленных факторов. Во-первых, действия Италии в отношении Китая определялись прямым национальным интересом: крупнейшие итальянские компании были заинтересованы в использовании новых возможностей на китайском рынке. Во-вторых, руководство Италии испытывало постоянное давление со стороны США, пытающихся сдерживать развитие отношений Рима с Пекином. И в-третьих, на уровне ЕС Рим также сталкивался с двумя вызовами: с одной стороны, итальянские компании на китайском рынке каждый раз уступали конкурентам из Германии, Великобри-

тании и Франции. С другой стороны, Италия, для которой европеизм всегда был одним из трёх столпов внешней политики, стремилась действовать в русле общеевропейской политики, но постоянно оказывалась жертвой нерешительности европейских партнёров, придерживавшихся национальных стратегий во взаимодействии с Китаем и неготовых выработать единый подход.

Так, например, в 1955 г. командировка в Китай представителей *Fiat* и двух других компаний оборонного (*Viscosa*) и химического (*Montecatini*) секторов была отменена после интенсивного лоббирования со стороны посла США в Италии. Однако уже в 1958 г. при активной поддержке президента Джованни Гронки и премьер-министра Аминторе Фанфани началось продвижение на китайский рынок компании *Eni* под руководством Энрико Маттеи. В 1963 г. *SNAM* – дочерняя компания *Eni* в сфере энергетической инфраструктуры – подписала первый контракт с КНР на строительство нового завода по производству углеводородов в Китае.

Итальянское правительство официально признало КНР в 1970 г., на целых восемь лет раньше Соединённых Штатов. В 1971 г. самая большая в послевоенной истории делегация европейского государства прибыла из Рима в Пекин. В самой Италии событие позиционировалось как огромная возможность для развития итальянской экономики¹⁸⁵. По итогам визита 21 октября 1971 г. было подписано первое торговое соглашение между государством – членом Европейского экономического сообщества и КНР. Однако уже в 1972 г. после политического признания КНР со стороны Великобритании, Японии и ФРГ, итальянский бизнес оказался в условиях жесточайшей конкуренции с компаниями этих стран. И тем не менее товарооборот между Италией и Китаем вырос на 96% в период с 1973 по 1976 гг.¹⁸⁶

В 1980-е гг. между двумя государствами наступила эпоха «сотрудничества в целях развития» (ит. – *cooperazione allo svi-*

¹⁸⁵ Fardella E. A significant periphery of the Cold War: Italy-China bilateral relations, 1949–1989. *Cold War History*, vol. 17, 2017, Issue 2: Socialism, Capitalism and Sino-European Relations in the Deng Xiaoping Era, 1978–1992. P. 181-197. DOI: <https://doi.org/10.1080/14682745.2015.1093847>

¹⁸⁶ De Maio G. *Playing with Fire: Italy, China and Europe*. Brookings Institution, May, 2020. URL: <https://www.brookings.edu/research/playing-with-fire/>

luppo). Именно в то время Италии удалось стать вторым торговым партнёром Поднебесной после Германии. Однако в 1990-х гг. Рим не сумел завершить свое победное продвижение на китайский рынок в силу внутренних причин, а именно вследствие крушения политической системы страны под воздействием операции «Чистые руки». Тем не менее на позитивный имидж страны в КНР сыграла итальянская дипломатия: Италия стала первой европейской страной, которую посетил китайский лидер после событий на площади Тяньаньмэнь, а уже в 2004 г. при Сильвио Берлускони статус отношений был повышен до «стратегического партнёрства».

Политическое чутьё итальянских лидеров подсказывало, что растущая мощь Китая делает его всё более важным фактором мировой экономики и политики. Не случайно Романо Проди всё чаще употреблял в отношении КНР слово «возможность»¹⁸⁷, а Сильвио Берлускони характеризовал её как страну, которая «вскоре станет экономикой номер один» и «глобальной державой»¹⁸⁸. Между тем Италия настаивала, что дело тут не только в её национальных интересах, а в необходимости всему ЕС предпринимать усилия, чтобы использовать эту «возможность».

С 1995 по 2001 гг., будучи главой Европейской комиссии, Романо Проди принимал активное участие в выработке общеевропейского подхода к взаимодействию с Китаем. Однако, замечая, что КНР всё чаще прибегает к двустороннему треку со странами ЕС, Проди сожалел, что «Европа не смогла начать говорить с Китаем одним голосом и поэтому потеряла власть и доверие. Ей не удалось ответить быстро и согласованно ни на один глобальный вызов»¹⁸⁹.

По-настоящему широкий размах экономическое сотрудничество двух стран приобрело после экономического кризиса 2008–2011 гг., от которого Южная Европа, и Италия, в частно-

¹⁸⁷ Prodi: «Cina, un'opportunità». La Stampa, 14.09.2006. URL: <https://www.lastampa.it/esteri/2006/09/14/news/prodi-cina-un-opportunita-1.37147665>

¹⁸⁸ Intervento del Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi. 07.12.2010. URL: <http://it.china-embassy.org/ita/zygx/t760303.htm>

¹⁸⁹ Saluto di Romano Prodi, già Presidente della Commissione. OrizzonteCINA, vol. 6, №1. Gennaio-febbraio 2015. P. 2. URL: http://www.iai.it/sites/default/files/orizzontecina_15_01.pdf (дата обращения 10.07.2021).

сти, пострадали в наибольшей мере по сравнению с другими странами ЕС.

Италия и Греция стали первыми среди стран Южной Европы, куда были направлены китайские инвестиции в период кризиса 2008–2009 гг. В июне 2008 г. китайская машиностроительная компания *Zoomlion* инвестировала 220 млн евро в итальянскую *Compagnia Italiana Forme Acciaio*. За период с 2008 по 2015 гг. в Италии было совершено наибольшее число инвестиционных сделок с КНР по сравнению с другими странами Южной Европы (Грецией, Испанией и Португалией)¹⁹⁰. За период с 2009 по 2014 гг. доля ЕС в общем объёме зарубежных китайских инвестиций увеличилась с 8 до 33%¹⁹¹. На страны Южной Европы при этом пришлось 23,5% всех направленных в ЕС инвестиций. Однако внутри группы они также распределялись крайне неравномерно: $\frac{1}{5}$ всех китайских инвестиций, направленных в Южную Европу, пришлась на две страны – Италию и Португалию. Покупка крупнейшей итальянской энергетической корпорации *CDP Reti S.p.A.* за 2,1 млрд евро в ноябре 2014 г. китайской компанией *State Grid Europe Limited*, дочерней компанией *State Grid Corporation of China*, стала одной из серии самых крупных инвестиций КНР в энергетику стран Южной Европы. Бывший советник итальянского министерства финансов тогда так прокомментировал сделку: «Сделка *CDP Reti* – не что иное как эпизод всеобъемлющей китайской стратегии мягкого проникновения в итальянский энергетический сектор. Кроме того, в гипервзаимосвязанном энергетическом пространстве Европы Италия представляет собой ворота в панъевропейскую электроэнергетическую сеть»¹⁹².

Согласно исследованию, проведённому *Backer and McKen-*

¹⁹⁰ Pareja-Alcaraz P. Chinese investments in Southern Europe's energy sectors: Similarities and divergences in China's strategies in Greece, Italy, Portugal and Spain // *Energy Policy*, №10, 2017. P.702.

¹⁹¹ Backer and McKenzie. Reaching New Heights. An update on Chinese investment into Europe. P. 12. URL: https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/in-sight/publications/2016/03/reaching-new-heights/ar_emea_reachingnewheights_m-ar16.pdf?la=en/

¹⁹² Galietti F. China Slips Quietly into Italy...And Europe // *World Policy*, 08.09.2015. URL: <http://worldpolicy.org/2015/09/08/china-slips-quietly-into-italy-and-europe/>

zie¹⁹³, к концу 2014 г. Италия заняла пятое место в ЕС по объёму китайских инвестиций (5,6 млрд долл.) после Великобритании, Германии, Франции и Португалии.

С 2000 по 2014 гг. китайские инвестиции в Южную Европу затрагивали четыре сектора: транспорт, энергетику, технологии и финансы. Причём, если, например, в Греции главным получателем китайских инвестиций стала сфера транспорта, то в Италии наблюдалась большая диверсификация. Кроме транспорта, который здесь тоже занимал первое место по полученным инвестициям, другими привлекательными для КНР сферами оказались энергетика и технологии, а также финансовый сектор и недвижимость. Во всех четырёх странах инвестиции осуществлялись преимущественно государственными компаниями КНР. В Италии, как повсюду в Южной Европе, покупка активов преобладала над созданием стартапов (англ. – *greenfield investments*).

Целенаправленные усилия правительства КНР по продвижению возобновляемых источников энергии (ВИЭ) способствовали росту капиталовложений китайских предприятий в зелёный сектор как внутри страны, так и за рубежом. Китай занял первое место в мире по объёму инвестиций в данную отрасль, вытеснив с этой позиции США в 2009 г. За период с 2009 по 2015 гг. почти половина всех китайских инвестиций в Италию направлялись в энергетику. В абсолютных цифрах они составили более 4 млрд евро, что превысило объём иностранных инвестиций любой другой страны¹⁹⁴. Вместе с тем Италия и Испания в данный период стали главными получателями китайских капиталовложений в европейский сектор ВИЭ, заняв, соответственно, 4-е и 7-е место в Европе. Их основным направлением стала солнечная энергетика. Главными инвесторами в Италии выступили такие компании, как *LDK Solar*, *CDB*, *Winsun New Energy*, *Suntech Power*, *Jiangsu Zongyi* and *Yingli Solar*.

¹⁹³ Backer and McKenzie. Reaching New Heights. An update on Chinese investment into Europe. P. 13. URL: https://www.bakermckenzie.com/-/media/files/in_sight/publications/2016/03/reaching-new-heights/ar_emea_reachingnewheights_mar16.pdf?la=en

¹⁹⁴ Pareja-Alcaraz P. Chinese investments in Southern Europe's energy sectors: Similarities and divergences in China's strategies in Greece, Italy, Portugal and Spain // *Energy Policy*, №10, 2017. P. 706.

Всего лишь за два года – с 2014 по 2016 гг. Китай вложил в покупку итальянских активов 13,5 млрд долл. В сфере технологий и инфраструктуры китайская *Shanghai Electric* приобрела 40% акций *Ansaldo Energia*, а *State Grid Corporation* – 35% *Cdp Reti (Terna, Snam)*. Народный банк Китая через свой инвестиционный инструмент – Государственное управление валютного контроля КНР (*State Administration of Foreign Exchange, SAFE*) – приобрёл по 2% акций восьми крупнейших итальянских компаний: *Fiat Chrysler Automobiles, Telecom Italia, Prysmian, Generali, Mediobanca, Saipem, Eni* и *Enel*¹⁹⁵. В 2015 г. китайская *ChemChina* приобрела 26% *Pirelli* за 7,5 млрд евро, что стало самой крупной китайской сделкой в ЕС. Тем не менее по объёму инвестиций из КНР Германия, Франция и Великобритания всё ещё значительно опережают Италию¹⁹⁶.

К портовой инфраструктуре Италии Китай проявил интерес сравнительно поздно – только в 2016 г., когда за плечами китайского гиганта *COSCO* уже были серьёзные приобретения в Европе: 25% Анверсы (2004 г.), 51% Пирея (2016 г.), 100% Зебрюгге (2014–2017 гг.), 35% Роттердама (2016 г.). Интерес к портам Южной Европы был вызван расширением в 2016 г. Суэцкого канала. В том же 2016 г. *COSCO* купила 40% порта Вадо Лигуре на западе лигурийского побережья за 53 млн евро. Идея Пекина заключалась тогда в создании так называемого «Альянса пяти портов»¹⁹⁷ с участием Венеции, Триеста, Равенны, словенского порта Каподистрия и хорватского порта Риека.

Таким образом, наиболее активная фаза инвестирования КНР в Италии началась после глобального экономического кризиса 2008–2011 гг. и вписывалась в общий тренд наращивания присутствия Китая в странах Южной Европы. Сильно пострадавшая от кризиса Италия видела в китайских инвестициях один из факторов выхода на траекторию поступательного развития.

¹⁹⁵ Adornino G. I rapporti con la Cina. Rapporto sulla politica estera italiana: il governo Renzi. Quaderni IAI, Roma, Nuova Cultura, luglio 2016, p.114-115. URL: https://www.iai.it/sites/default/files/iai_q_17.pdf (дата обращения 10.07.2019).

¹⁹⁶ Outward FDI stocks by partner country, Organization for Economic Cooperation and Development. URL: <https://data.oecd.org/fdi/outward-fdi-stocks-by-partner-country.htm#indicator-chart>

¹⁹⁷ La Cina compra i porti europei con 5,6 miliardi. Truenumbers.it. URL: <https://www.truenumbers.it/cina-porti-europa/>

Меморандум как декларация об амбициях Италии в Средиземноморье

После оглашения в 2013 г. китайской инициативы «Один пояс, один путь» и «Морской Шёлковый путь XXI века», итальянские политики начали проявлять всё больший интерес к данному проекту. Средиземное море стало конечной точкой «Морского Шёлкового пути XXI века» из Китая в Европу, и в данном контексте у Италии появился шанс вновь обрести «геостратегическое» центральное положение. Так, находясь на посту премьер-министра, Маттео Ренци видел в ОПОП «шанс для [экономического развития] итальянских портов»¹⁹⁸, в то время как его преемник Паоло Джентилони¹⁹⁹ был единственным лидером Большой семёрки, присутствовавшим на Форуме международного сотрудничества в Пекине в мае 2017 г., где он высоко оценил идею председателя КНР Си Цзиньпина о включении в проект портов Триеста и Генуи. А президент Серджо Матарелла выразил надежду на то, что Италия станет «фундаментальным звеном» «Пояса и пути»²⁰⁰.

Между тем к 2019 г. стало понятно, что Италия стремительно теряет позиции в регионе, причиной чему была как внутренняя экономическая ситуация – ВВП страны упал на 5,3% в 2009 г., а в 2019 г. вырос всего на 0,2% – так и повышение конкурентоспособности других государств Средиземноморья в сфере транспорта и портовой инфраструктуры. На фоне роста трафика судов из Китая, направляющихся в греческий Пирей, а также в испанские Альхесирас и Валенсию, итальянские порты уже многие годы демонстрировали стабильность, но не рост. Более того, после непродолжительного периода подъёма (с 2007 по 2014 гг.) южные порты Италии и вовсе стали сдавать позиции: к 2016 г. Джойя Тауро потерял более 13% трафика, а Таранто – более 80%.

¹⁹⁸ Renzi M. Via della Seta una chance per porti italiani // Il Sole 24 Ore. 04.09.2016. URL: <https://st.ilsole24ore.com/art/mondo/2016-09-04/renzi-via-seta-chance-porti-italiani--142533.shtml?uid=ADGC4wEB> (дата обращения 12.10.2021).

¹⁹⁹ Spaletta A. Porti e ferrovie. La sfida italiana sulla nuova via della Seta. Agi.it. 14.05.2017. URL: https://www.agi.it/estero/porti_e_ferrovie_la_sfida_italiana_sulla_nuova_via_della_seta-1770499/news/2017-05-14/

²⁰⁰ Ibid.

По итогам 2019 г. греческий Пирей, выбранный главным портом «Одного пояса, одного пути» в Средиземном море, достиг оборота 5,7 млн *TEU*²⁰¹, обогнав испанские Валенсию и Альхесирас с их 5,4 и 5,1 млн *TEU* соответственно. Итальянские Генуя и Джойя Тауро заняли 8-е и 9-е места с 2,6 и 2,5 млн *TEU* соответственно.

При этом китайские компании так или иначе уже участвовали в работе итальянских портов до подписания меморандума о взаимопонимании и строили планы дальнейшего продвижения. Например, помимо упомянутого выше Вадо Лигуре (40% которого в 2016 г. приобрела *COSCO*, а 9,9% – китайский порт Циндао), в порту Венеции китайская *China Communications Construction Company (CCCC)* инвестировала в строительство терминала с защитной дамбой длиной 4 км. В 2019 г. порт Венеции подписал соглашение с портом Пирей, которым с 2016 г. владеет *COSCO*, с целью увеличения трафика судов²⁰². Вплоть до 2020 г. порт Венеции принимал контейнеровозы *Ocean Alliance* (членом которого является *COSCO Shipping*) напрямую из Китая²⁰³. Крупнейший китайский государственный многопрофильный конгломерат *China Merchants Group* выбрал итальянскую Равенну для своей европейской штаб-квартиры совместно с компанией *Cmit (China Merchants Industries Technology Europe Ltd.)*²⁰⁴. А в 2017 г. компания *Shanghai Zhenhua Heavy Industries (ZPMC)* открыла офис в Савоне на лигурийском побережье. Она поставляет в порт Вадо Лигуре доковые краны высотой 80 м, необходимые для погрузки и разгрузки контейнеровозов.

Таким образом, очевидно, что для дальнейших шагов в развитии экономического и инвестиционного сотрудничества Италии и КНР имелись все объективные основания и, прежде всего, весьма конкретный экономический интерес со стороны Ри-

²⁰¹ Двадцатифутовый эквивалент (*twenty-foot equivalent unit, TEU* или *teu*) – условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств.

²⁰² «Memorandum of Understanding between Piraeus and Ports of Venice and Chioggia to Strengthen Cargo Flows», in *PortSEurope*, 11 febbraio 2019. URL: <https://wp.me/pc5iPj-8Ep>

²⁰³ Estratto Rassegna Stampa Assoport. 14.01.2020. URL: <http://www.assoport.it/media/5742/estrattorassegnastampaassoport14012020.pdf>

²⁰⁴ Invest in Emilia-Romagna, CMG (China Merchants Group) investe a Ravenna, 20.06.2018. URL: <http://www.investinemiliaromagna.eu/it/news/2018/06/CMG.asp>

ма, пытающегося нарастить конкурентоспособность как по сравнению с лидерами ЕС, так и среди государств Южной Европы. Однако это не объясняет решимости Италии подписать с КНР меморандум о взаимопонимании, поскольку опыт тех же самых конкурентов Италии в деле привлечения китайских инвестиций – Франции и Великобритании – показывает, что успешное экономическое сотрудничество возможно и без формальных соглашений. В частности, по итогам визита китайской делегации, посетившей Париж в марте 2019 г., сразу после подписания меморандума в Риме, было заключено контрактов на гораздо большую сумму (40 млрд евро²⁰⁵ против 2,5 млрд с Италией²⁰⁶).

Как представляется, смысл подписания меморандума был исключительно политическим, а целью его – привлечение внимания европейских и заокеанских партнёров Италии к необходимости содействовать реализации национальных интересов Италии, то есть выходу страны на устойчивую траекторию развития и её превращению в средиземноморский транспортно-логистический хаб мирового значения.

Политическая ситуация, в условиях которой стало возможным присоединение Италии к инициативе «Пояс и путь», уже была рассмотрена нами в более ранних работах²⁰⁷. Повторим лишь её основные слагаемые.

Во-первых, сформированное 1 июня 2018 г. первое правительство Дж. Конте и вошедшие в его состав популистские партии – «Лига» и «Движение 5 звёзд» отличались нескрываемым евроскептицизмом и потому позволяли себе выстраивать конфликтный политический дискурс с ЕС практически по всем вопросам – от миграции, до отношений с Россией и Китаем. В данном ключе подписание меморандума стало лишь ещё одним

²⁰⁵ France seals multi-billion dollar deals with China, but questions Belt and Road project. Reuters. 25.03.2019. URL: <https://www.reuters.com/article/us-france-china-idUSKCN1R61NF>

²⁰⁶ Cina-Italia, firmati gli accordi. Di Maio: «Valgono 2,5 miliardi ma con un potenziale di 20». Gelo con Salvini. La Repubblica, 23.03.2019. URL: https://www.repubblica.it/politica/2019/03/23/news/xi_jinping_cina_italia_villa_madama_accordi_commerciali_conte_mattarella_di_maio-222293765/

²⁰⁷ Алексеев Е. Дискурсивная сила КНР против нормативной силы ЕС: казус Италии // Мировая экономика и международные отношения. Т.64. №5. 2020. С. 62-72. DOI: 10.20542/0131-2227-2020-64-5-62-72

сигналом о том, что отныне Италия намерена ставить свои национальные интересы в приоритет.

Во-вторых, подчёркнуто внимательное отношение представителей «Лиги» и правительства в целом к критике со стороны США на фоне весьма позитивного, почти дружеского взаимодействия М. Сальвини и Д. Трампа, служило скорее цели привлечения внимания США к интересам и нуждам Италии в контексте усугубившегося раскола между Вашингтоном и Брюсселем.

В-третьих, необходимо учесть, что на момент подписания меморандума Италией, Евросоюз на протяжении уже нескольких лет прорабатывал собственную концепцию «связности» (англ. – *Connectivity Strategy*), пытаясь сформулировать своё видение транспортно-логистической и инфраструктурной связности региона с Азией и Африкой. В этот период были сформулированы идеи Трансевропейской транспортной сети (*TEN-T*) и Транссредиземноморской транспортной сети (*TMN-T*), которые отводили Италии роль центрального маршрута в Северную Африку. Тем не менее ни к каким радикальным изменениям в транспортно-логистической системе Италии это до сих пор не привело. В этой связи решение Рима о подписании меморандума выглядело как немой упрёк в адрес европейских партнёров, неготовых предложить какую-либо сопоставимую альтернативу и оказать Италии содействие в реализации её амбиций на средиземноморском направлении.

«Шёлковый путь» по-европейски

Однако на практике с приходом к власти в Италии нового кабинета Джузеппе Конте в сентябре 2019 г., и возвращением в его состав проевропейской «Демократической партии» партнёрство с Китаем в части реализации планов модернизации портов Генуи и Триеста откровенно забуксовало.

В марте 2019 г. и порт Триеста, и порт Генуи подписали в рамках меморандума соглашения с *China Communications Construction Company* (CCCC), которые, по сути, были декларацией о намерениях. Ни в одном из них речь не шла о продаже портов китайским компаниям²⁰⁸. В случае Генуи предполагалось стро-

²⁰⁸ По итальянскому законодательству порты принадлежат государству, и никакая их доля не может быть продана иностранным участникам без публично-

ительство китайской компанией нового волнореза. В случае Триеста – инвестиции в модернизацию железнодорожной станции и сопутствующих развязок. Однако впоследствии в ноябре 2019 г. администрация порта Триест в присутствии министра иностранных дел Л. Ди Майо подписала в Шанхае более прагматичное двустороннее соглашение с руководством *CCCC*²⁰⁹. Оно касалось участия порта Триеста в строительстве логистического парка в Китае для торговли итальянской продукцией (в качестве возможной локации назывались Шанхай, Нинбо и Шэньчжэнь), а также организацию онлайн-торговли на платформе *CCCC*. Также соглашение включало в себя партнёрство порта Триеста и *CCCC* в третьих странах, в частности, в словацкой Кошице²¹⁰.

Из всех намерений на сегодняшний день запущена лишь реализация итальянской продукции через онлайн-платформу *CCCC*, но и то в весьма скромных масштабах. Что же касается инвестиций *CCCC* в порт Триеста, то соглашение предусматривало участие китайской компании в уже существующем проекте «Трихаб» посредством модернизации станций Сервола и Аквилиния, которые должны войти в часть нового интермодального терминала порта Триест. Сам проект «Трихаб» возник в 2017 г. как скоординированная инициатива администрации порта и *Italian Railways Network (RFI)*. Возобновление работы станций Сервола и Аквилиния должно позволить использовать прямые поезда по линии Венеция – Триест, что значительно улучшит интермодальность порта, столь важную с точки зрения международных грузоперевозок и морской торговли. Более того, проект был представлен в рамках *EU-China Connectivity Platform* и получил одобрение Брюсселя, а Европейский инвестиционный банк предоставил ссуду на 39 млн евро, к которой фонд

го тендера. Кроме того, такого рода сделки в отношении стратегических активов (а порты, безусловно, ими являются) не могут совершаться без одобрения правительства (так называемое «правило золотой силы» или *«golden power rule»*).

²⁰⁹ Porto di Trieste protagonista del Made in Italy in Cina, siglato accordo // Trieste news, 06.11.2019. URL: <https://www.triesteallnews.it/2019/11/porto-di-trieste-protagonista-del-made-in-italy-in-cina-siglato-accordo/>

²¹⁰ Ghiretti F. Demystifying China's Role in Italy's Port of Trieste. *The Diplomat*. 15.10.2020. URL: <https://thediplomat.com/2020/10/demystifying-chinas-role-in-italys-port-of-trieste/>

Connecting Europe добавил ещё 6,5 млн евро. Согласно договорённости, *CCCC* построила бы станцию Триест Сервола, а администрация порта вместе с *RFI* управляла бы ею, выплачивая арендную плату *CCCC*.

Однако практическая реализация этих планов ещё не началась, когда в сентябре 2020 г. немецкая компания *Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA)* приобрела 50,1% акций логистической платформы Триеста, что ставит дальнейшее участие китайской *CCCC* в модернизации порта под вопрос. Очевидно, что данный шаг стал прямым следствием опасений США и ЕС относительно проникновения КНР в транспортно-логистическую инфраструктуру Италии. Более того, после утверждения «Национального плана реконструкции и развития» Италии в апреле 2021 г. стало известно, что на модернизацию портовой инфраструктуры страны будет выделено 3,3 млрд евро до 2026 г.²¹¹, из которых Генуя получит 500 млн, а Триест – 409 млн (Неаполь – 361 млн, Венеция – 170 млн, Палермо – 190 млн, Равенна – 165 млн, Анкона – 20 млн)²¹². А в августе 2021 г. появилась информация, что Европейский инвестиционный банк рассматривает возможность предоставления кредита в размере 300 млн евро для поддержки нового инвестиционного плана порта Генуи и 789 млн евро для порта Савоны²¹³. Включение в августе 2020 г. Министерством торговли США китайской *CCCC* в чёрный список компаний тоже может негативно сказаться на возможностях сотрудничества Италии и КНР в сфере инфраструктуры²¹⁴.

Что же касается дорогостоящего (порядка 1 млрд евро) строительства волнореза в Генуе, то здесь китайская фирма *CCCC* оказалась лишь седьмой по итогам публичного тендера и не по-

²¹¹ I porti italiani nel PNRR: una visione geostrategica. Euractiv.it. 09.06.2021. URL: <https://euractiv.it/section/economia-e-sociale/opinion/i-porti-italiani-nel-pnrr-una-visione-geostrategica/>

²¹² Ecco quanti soldi riceverà dal Pnrr ogni porto italiano. ShippingItaly.it. 09.07.2021. URL: <https://www.shippingitaly.it/2021/07/09/ecco-quantisoldi-riceveradal-pnrr-ogni-porto-italiano/>

²¹³ Porto di Genova: finanziamento da 300 milioni dalla BEI. 02.09.2021. Dove.it. URL: <https://www.dove.it/news/porto-di-genova-finanziamento-da-300-milioni-dalla-bei/ckt2pktog76h70b06t808wxcx>

²¹⁴ Shannon Tiezzi. «With Latest Sanctions, US Casts a Shadow Over China's Belt and Road», in *The Diplomat*, 27.08.2020. URL: <https://thediplomat.com/2020/08/with-latest-sanctions-us-casts-a-shadow-over-chinas-belt-and-road>

лучила заказ²¹⁵.

Глава администрации порта Триеста Дзено Д'Агостино признаёт роль геополитического фактора в истории с приобретением *HHLA* 50,1% логистической платформы Триеста. Известно, что до активизации гамбургской компании (69% акций *HHLA* принадлежит городу Гамбург²¹⁶) с аналогичным и даже более выгодным предложением выступала китайская *China Merchants*. Однако решение было принято в пользу немецкой компании, что Д'Агостино связывает с применением «*golden power rule*»²¹⁷, т.е. с правом правительства блокировать нежелательные сделки в стратегических секторах экономики с участием иностранных инвесторов. Приобретение немцами 50,1% порта Триеста он называет первой пробой итало-немецкого сотрудничества в сфере портовой инфраструктуры. С его точки зрения, китайский вызов должен способствовать пробуждению Европы и повышению конкурентоспособности «нашего моря», а итало-германский тандем поможет Италии не оказаться зажатой в тиски франко-германской оси²¹⁸.

С геополитической точки зрения опасения ЕС и США относительно возможности присутствия китайских компаний в порту Триеста небезосновательны. Триест и Генуя – два главных порта Италии по объёму международной торговли. При этом Триест обладает стратегическим значением не столько для внутренней инфраструктуры Италии, сколько для всей Цент-

²¹⁵ Ghiretti F. L'Iniziativa Belt and Road in Italia: i porti di Genova e Trieste. IAI Papers 21/17, Aprile 2021. URL: <https://www.iai.it/it/pubblicazioni/liniziativa-belt-and-road-italia-i-porti-genova-e-trieste>

²¹⁶ HHLA Shareholder structure. URL: <https://hhla.de/en/investors/share/shareholder-structure>

²¹⁷ «Правило золотой силы», впервые введённое в 2012 г., подразумевает необходимость одобрения правительством страны иностранных инвестиций и сделок в сферах, относящихся к стратегическим. На тот момент таковыми считались энергетика, транспорт, безопасность и коммуникации. В 2016 г. действие «правил» было распространено и на сектор высоких технологий. В 2020 г. сферы действия «правил» была снова расширена. См., например: Italy's «Golden Powers»: Latest Legislative Developments. GreenbergTraurig, 11.05.2021. URL: <https://www.gtlaw.com/en/insights/2021/5/italys-golden-powers-latest-legislative-developments>

²¹⁸ La vera storia dei cinesi a Trieste. Conversazione con Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale (Trieste) // Limes, №10, 2020.

ральной и Восточной Европы. Порт имеет железнодорожное сообщение с Германией, Австрией, Бельгией, Люксембургом, Словакией и Чехией, через него товары могут транспортироваться вплоть до Скандинавии и Великобритании. Географическое положение и особый статус свободной зоны (ит. – *porto franco*)²¹⁹ могли бы сделать его основным пунктом входа для китайского экспорта в Центральную и Восточную Европу, а также потенциальным конкурентом немецких портов Гамбурга и Дуйсбурга. Последние с течением времени могут стать менее удобными для прохождения больших судов из-за обмеления вследствие климатических изменений.

Порт Триест расположен близи военных баз НАТО в Виченце и Авиано. В Триесте берёт начало Трансальпийский нефтепровод, построенный ещё в 1967 г., и обеспечивающий 40% потребности в нефти Германии, 50% Чехии и 90% Австрии. Имели место также планы поставки СПГ в Центральную Европу через порт Триеста (*Trieste Monfalcone LNG Terminal*), однако в настоящее время проект заблокирован по экологическим соображениям²²⁰. Вместе с тем обсуждается возможность оборудования газового хранилища и создания инфраструктуры заправки судов сжиженным газом.

Как стало известно в феврале 2020 г., *TUM International* – компания-разработчик Технического университета Мюнхена (одного из ведущих в Германии в технических дисциплинах), выбрала порт Триест в качестве стратегического партнёра. Меморандум о взаимопонимании между портом Триеста, *TALSIOT* (Итальянское общество Трансальпийского трубопровода), Итало-немецкой торговой палатой и *TUM International* был подписан в штаб-квартире региона Фриули-Венеция-Джулия, где создаётся Центр компетенций в сфере портов и энергетической логистики. Центр сосредоточится в том числе на изучении пе-

²¹⁹ В соответствии с Парижским договором 1947 г. и Лондонским меморандумом 1954 г., порт Триест сохранил свои особенности и преимущества свободной зоны, вытекающие из соблюдения специального таможенного и налогового законодательства, и включающие пять свободных территорий: *Punto Franco Vecchio*, *Punto Franco Nuovo*, *Punto Franco Scalo Legnami*, *Punto Franco Oli Minerali* и *Punto Franco Industriale*.

²²⁰ LNG Trieste: «Select Another Site». SNAM. 08.04.2013. URL: <https://www.snam.it/en/Media/energy-morning/news-upload100.html>

ревозки жидких грузов, что особенно важно для Триеста – первого нефтеналивного порта в Средиземном море. На базе данного центра начались также первые консультации в рамках проекта «Морской ястреб» (англ. – «*Seahawk*») между партнёрами из США (порта Техаса) и *TUM International*. Целью проекта является модернизация инфраструктуры для экспорта нефти с заводов Техаса в Центральную Европу и внедрения технологических инноваций с учётом требований устойчивого развития²²¹. Таким образом, Триест становится местом апробации итало-немецко-американского сотрудничества в сфере логистики и инфраструктуры.

Во время подписания соглашения о покупке 50,1% акций между «Логистической платформой Триеста» (*Plt*) и немецкой *HHLA* министр экономического развития Стефано Патуанелли отметил, что «китайские инвестиции могли вызвать озабоченность у наших американских союзников», а сделка с немецкой компанией Гамбурга – «это сигнал близости к атлантическому пакту, стратегическому альянсу с США»²²². По мнению Дзено Д'Агостино, сделка с *HHLA* – это наилучший способ не отказываться от Шёлкового пути. При этом он подчёркивает, что Шёлковый путь и китайская инициатива «Один пояс, один путь» – разные вещи: тогда как первый – это транспортная артерия, управляемая рынком, вторая – это проект Китая. Совершая сделку с немецкой компанией, Триест принимает вызов Шёлкового пути, а не «Одного пояса, одного пути», в то время как сотрудничество Италии и Германии – это «попытка Европы наконец почувствовать себя единой и управлять Шёлковым путём, а не терпеть его»²²³. Глава немецкой *HHLA* Ангела Титцрат также отметила, что «*golden power rule*», т.е. право правительства блокировать сделки с нежелательными инвесторами, призвано за-

²²¹ Il politecnico di Monaco di Baviera sceglie il porto di Trieste come partner dal punto di vista strategico. Triestecafe.it. 04.02.2020. URL: <https://www.triestecafe.it/it/news/cronaca/il-politecnico-di-monaco-di-baviera-sceglie-il-porto-di-trieste-come-partner-dal-punto-di-vista-strategico.html>

²²² La Piattaforma è tedesca, ora attende i traffici cinesi. TGR, 30.09.2020. URL: <https://www.rainews.it/tgr/fvg/video/2020/09/fvg-trieste-porto-piattaforma-logistica-amburgo-via-della-seta-42b45bfb-65b1-4951-b479-e13f5a321c65.html>

²²³ Ibid.

щитить интересы Италии. «Но мы европейцы, и мы разделяем общие цели и систему ценностей», – прокомментировала она выбор Триеста в пользу немецкой компании²²⁴. Таким образом, в принятии решения о главном инвесторе порта Триеста возобладал ценностный подход и стремление Италии восстановить репутацию страны в глазах европейских партнёров.

Что касается риска увеличения финансовой зависимости от Китая, которого также опасались в связи с подписанием меморандума в 2019 г., то и в этой сфере за два года ни в какую «долговую ловушку» Италия не попала.

В рамках меморандума 2019 г. было заключено несколько отдельных институциональных и коммерческих соглашений между финансовыми структурами обеих стран. Фонд национального благосостояния Италии (ит. *Cassa Depositi e Prestiti, CDP*) и коммерческий *Bank of China (BoC)* подписали соглашение о поддержке итальянских предприятий на китайском рынке, включая выпуск долговых ценных бумаг, известных как «*Panda Bonds*». Дочерняя компания *CDP SACE-SIMEST* – агентство, которое оказывает поддержку итальянским предприятиям на зарубежных рынках, – подписала технический меморандум о взаимопонимании с двумя китайскими фирмами. *Intesa Sanpaolo*, второй по величине банковский холдинг Италии, заключил соглашение с муниципалитетом г. Циндао об укреплении коммерческих связей. Во время Первого китайско-итальянского финансового диалога в июне 2019 г. Экспортно-импортный банк Китая (*EXIM Bank*) подписал ещё два важных меморандума о взаимопонимании в области финансового сотрудничества. Первый был с *UniCredit*, крупнейшим банковским холдингом Италии, с целью более тесного сотрудничества между Италией, Китаем и странами Центральной и Восточной Европы. Второй касался дополнительной инициативы с уже упомянутым *SACE-SIMEST* о поддержке проникновения итальянских и китайских предприятий на рынки друг друга.

²²⁴ D'Amelio D. Dal Dragone all'Aquila: il porto di Trieste parla di nuovo Tedesco // Limes, 11.11.2020. URL: <https://www.limesonline.com/cartaceo/dal-dragone-allaquila-il-porto-di-trieste-parla-di-nuovo-tedesco>

Исследователи признают²²⁵, что финансовое сотрудничество с Китаем, ставшее одним из столпов меморандума, развивалось уже на протяжении многих лет, причём не только в Италии, но и по всей Европе. В этом смысле прорывным стал скорее 2014 г., когда стороны заключили 20 коммерческих соглашений в финансовой сфере. Так, например, *Intesa Sanpaolo* активно сотрудничает со своими китайскими партнёрами для увеличения своего присутствия в Китае уже более 10 лет. В 2005 г. итальянский банк создал совместное предприятие с *SIMEST* (дочерней компанией *CDP*, которая поддерживает итальянские компании за рубежом) и *BoC*, которое получило название Шанхайская китайско-итальянская бизнес-консультативная компания (*SIBAC*). *SIBAC* предлагает консультации и помощь итальянским компаниям, желающим инвестировать в Китай. Год спустя *Intesa Sanpaolo* в партнёрстве с *China Investment Bank* и *EXIM Bank* создала *Fondo Mandarin Capital Partners* – фонд прямых инвестиций для поддержки итальянских компаний, инвестирующих в Китай и наоборот. В 2014 г. *Intesa Sanpaolo* и *EXIM Bank* подписали соглашение о стратегическом сотрудничестве для поддержки предприятий двух стран, расширяющих доступ к рынкам друг друга. Таким образом, меморандум 2019 г. лишь закрепил на бумаге уже сформировавшийся тренд. Однако его дальнейшему развитию противостоит стремление нового правительства Италии опираться на финансовые средства Евросоюза и всё более частое использование им «golden power rule» в целях защиты национального экономического суверенитета.

Разворот в сторону Европейского союза и Турции

Италия является главным бенефициаром (в абсолютных величинах) плана «Следующее поколение ЕС» («*Next Generation EU*», *NGEU*), опирающегося на два ключевых механизма: «Инструмент для восстановления и устойчивости» («*Recovery and Resilience Facility*», *RRF*) и «Пакет помощи в восстановлении единства и связности Европы» («*Recovery Assistance for Cohesion and the Territories of Europe*», *REACT-EU*). Только лишь первый из инструментов – *RRF* – предполагает выделение Италии

²²⁵ Bilotta N. China's Belt №21, 18.04.2021. URL: <https://www.iai.it/en/publicazioni/chinas-belt-and-road-initiative-italy-analysis-financial-cooperation>

191,5 млрд евро на период 2021–2026 гг. Итальянский «План восстановления и устойчивости» (ит. «*Piano nazionale di ripresa e resilienza*», *PNRR*)²²⁶ предусматривает направить 40% данных средств на развитие юга страны. В рамках плана *REACT-EU* Италии также планируется выделить 13,5 млрд евро, из которых 8 млрд евро будут потрачены на Меццоджорно. Из шести приоритетных направлений Плана третье место по объёму выделенных средств заняло направление «инфраструктуры для устойчивой мобильности» (25,4 млрд евро). Данные средства будут вложены в высокоскоростные железные дороги и модернизацию железнодорожной сети (24,8 млрд евро), усовершенствование интермодальности и логистики перевозок (0,6 млрд евро) и повышение конкурентоспособности и экологической устойчивости портовой системы. Особый акцент будет сделан на модернизации портов южной Италии и ликвидации разрыва между севером и югом²²⁷, а также повышение роли итальянских портов Меццоджорно в региональных коммерческих перевозках и туризме. Стоит отметить, что заложенный на интермодальность и модернизацию портов бюджет с учётом дополнительных фондов (ит. *Fondo Complemetare*) составляет 3,49 млрд евро²²⁸, что существенно превышает объём контрактов, заключённых между Италией и КНР в процессе подписания «Меморандума о взаимопонимании». В рамках плана перед Италией стоит задача завершения встраивания в европейскую сеть *TENT-T* для дополнения северо-европейской сети океанских перевозок. Предстоит избавление от «бутылочных горлышек» в виде тоннелей под альпийскими перевалами (прежде всего под Бреннером) и соединение *TEN-T* с портами северного Тирренского и Адриатического морей – Генуей и Триестом²²⁹. Кроме того, планируется соединить скоростными железными дорогами города Неаполь и Бари, а также регионы южнее Неаполя (Палермо – Катания – Мессина и Салерно – Реджио-Калабрия). Выше нами уже упоминались ожидаемые объёмы финансирования ключе-

²²⁶ Piano nazionale di ripresa e resilienza. URL: <https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR.pdf>

²²⁷ Ibid. P. 155-156.

²²⁸ Ibid. P. 26.

²²⁹ Ibid. P. 159.

вых итальянских портов.

Помимо Евросоюза, на который Италия так рассчитывает в модернизации своей портовой и железнодорожной инфраструктуры, особую важность для реализации её средиземноморских амбиций приобретает в последнее время Турция.

Риму не удалось добиться от Китая соглашения инвестировать в южные порты, в частности, в Таранто. Однако турецкая компания *Yildirim*, выстраивающая собственные планы наращивания присутствия в морской торговле Средиземноморья, в том же 2019 г. купила данный порт. Рим возлагает на него большие надежды в плане продолжения Скандинавско-Средиземноморского коридора в Африку. Компания *Yildirim* ещё в 2011 г. приобрела порт Марсашлокк (мальт. *Marsaxlokk*) на Мальте, который является крайней точкой входящего в *TNT-T* Скандинавско-Средиземноморского маршрута. Она рассчитывает на формирование коридора, который свяжет Северное Средиземноморье с Южным через Италию, Тунис и Алжир, получив таким образом выход в Африку вплоть до Нигерии²³⁰. Учитывая чётко артикулируемые итальянские приоритеты и амбиции в Северной Африке, зоне Сахеля и в странах Африканского рога, а также то, что Турция является стратегическим союзником Италии по НАТО, партнёрство двух стран в Средиземноморье обладает большим потенциалом, хотя и сильно зависимо от конъюнктуры отношений Анкары с Вашингтоном и Брюсселем.

Таким образом, у китайских инвестиций в Италию и инициативы «Один пояс, один путь» есть альтернативы, и Италия, очевидно, намерена ими воспользоваться, учитывая политические и геополитические факторы. Во время пресс-конференции по окончании саммита *G7* в местечке Карбис-Бэй (графство Корнуолл, Великобритания) 13 июня 2021 г. премьер-министр Марио Драги подтвердил евро-атлантическое позиционирование Италии и не исключил возможности²³¹ пересмотра мемо-

²³⁰ Tanchum M. Italy and Turkey's Europe-to-Africa Commercial Corridor: Rome and Ankara's Geopolitical Symbiosis. Is Creating a New Mediterranean Strategic Paradigm. AIES Focus 10, 2020. <https://www.aies.at/download/2020/AIES-Fokus-2020-10.pdf>

²³¹ «Riesamineremo il nostro accordo con la Cina sulla Nuova Via della Seta», avverte Draghi. Agi.ir. 14.06.2021. URL: <https://www.agi.it/estero/news/2021-06->

рандума с Китаем, подписанного в марте 2019 г.

Выводы

Спустя три года после подписания меморандума о взаимопонимании между Италией и Китаем в рамках инициативы «Один пояс, один путь» можно констатировать, что инвестиционное и транспортно-логистическое сотрудничество двух стран не получило ожидаемого практического воплощения. Инвестиции, поступающие из Китая, всё чаще подвергаются в Риме внутреннему скринингу и блокируются с помощью «*golden power rule*». Планы участия китайских компаний в модернизации портов Генуи и Триеста так и остались нереализованными. На место Китая в качестве ключевого партнёра приходят немецкие инвесторы, а также инвестиционные структуры и механизмы ЕС. В развитии южных портов Италии всё активнее принимает участие Турция. На сотрудничество с ней Рим рассчитывает при формировании центрального транспортного коридора, соединяющего Европу с Африкой.

На основании проведённого исследования можно сделать вывод, что партнёрство Италии и Китая, в котором обе стороны имеют объективный экономический интерес, в настоящее время находится под влиянием двух ключевых факторов: внутриполитической ситуации в Италии и внешнего давления, оказываемого на Рим Вашингтоном и Брюсселем.

Первый фактор обусловлен сменой правительственной коалиции в августе – сентябре 2019 г. и возвращением в правительство проевропейской Демократической партии, а затем – приходом на пост премьер-министра бывшего президента Европейского центрального банка, убеждённого сторонника евро-атлантизма Марио Драги. Таким образом, и второй кабинет Конте, и правительство Драги сосредоточили усилия на восстановлении репутации страны в евро-атлантических структурах, ущерб которой был нанесён предыдущим «правительством перемен».

Второй фактор – внешний – связан с жёсткой оппозицией развитию сотрудничества между Италией и Китаем в Брюсселе и Вашингтоне. На фоне пандемии *COVID-19* Рим стал главным бенефициаром плана «Следующее поколение ЕС». В этой связи

у руководства страны появились все основания отложить (если не полностью отменить) реализацию намерений инвестиционного и транспортно-логистического сотрудничества с Китаем, не утратив при этом возможностей получить дополнительное финансирование на цели развития юга и повышения своей конкурентоспособности в Средиземноморье. Италия, очевидно, намерена продолжать строить Шёлковый путь, но по-европейски, а не по-китайски.

ГЛАВА 5. СТРАТЕГИЯ КНР В СТРУКТУРЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В РЕГИОНЕ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ

Все последние годы Европейский союз чувствует себя как на внутривнутриполитическом, так и на внешнеполитическом фронте крайне неуютно. Он напоминает богатыря из русских былин, сражающегося с драконом о дюжине голов: ЕС рубит их одну за другой, а на их месте вырастают всё новые. Это ставит Союз в крайне невыгодное положение. С одной стороны, он оказывается внутренне ослабленным и отодвинутым от принятия западным миром важнейших внешнеполитических решений стратегического характера. С другой стороны, утрачивает остатки самостоятельности в форматировании меняющегося мирового порядка и определении своей собственной судьбы. При этом по своей политической важности и экономической весомости вопрос о характере взаимоотношений с Китаем перевешивает все другие. Важнейшей задачей в определении факторов, которые влияют на диалог ЕС и КНР, являются пространства, которые, с одной стороны, не являются членами ЕС, но глубоко вовлечены в орбиту политического, экономического, правового влияния интеграционного объединения, а с другой – находятся в серьёзной зависимости от того, как будет развиваться европейская система международных отношений. К таким пространствам можно в целом отнести все страны, подпадающие под политику добрососедства ЕС. Но особенно ярко тенденции развития европейского континента видны в Юго-Восточной Европе.

С целью показать их глубину и масштаб в исследовании

предпринимается попытка проследить логику развития взаимодействия между ЕС и Китаем в настоящее время с точки зрения их отношений с Вашингтоном; показать, почему Юго-Восточная Европа, несмотря на высокую конфликтогенность и низкий экономический потенциал, является важным фактором этого взаимодействия; продемонстрировать логику присутствия КНР и его расширения через призму активизации Пекина в этом субрегионе.

Для ЕС вопрос об отношениях с Поднебесной Империей имеет экзистенциальное значение²³². От качества деловых связей с Китаем зависят темпы экономического роста интеграционного объединения и доступность потребительской корзины, к которой европейцы давно привыкли. Для части его государств-членов и ведущих европейских компаний Китай является важнейшим экономическим партнёром, основным рынком сбыта товаров, предоставления услуг и технологий, незаменимым источником доходов, комплектующих и готовой продукции. Например, крупнейший автогигант Европы концерн *Volkswagen* 40% своей продукции реализует на рынке Китая²³³. Импорт из Китая в Германию превысил по итогам 2020 г. сумму в 133 млрд долл., что составило 11,4% стоимости всего немецкого ввоза товаров. По этому показателю Китай занял первую строчку, значительно опередив всех других торговых партнёров Германии, включая Нидерланды (с долей 7,7%), США (6,7%), а также Польшу, Францию и Италию, чьи удельные веса не превысили 5-6%²³⁴.

При определении политики в отношении Китая Европейский союз и его государства-члены вынуждены играть по чужим правилам. Более того, они сами поставили себя в положение, когда проигрывают при любом развитии событий. В случае, если они безоговорочно поддерживают конфронтационный курс Вашингтона на сдерживание Поднебесной, они своими собст-

²³² Цвык Е. «Один пояс, один путь»: взгляд из Европы // Современная Европа. 2019. №1. С. 104-112.

²³³ At home in China // Volkswagen Aktiengesellschaft. URL: <https://www.volkswagen.com/en/news/stories/2018/10/at-home-in-china.html#> (дата обращения 12.10.2021).

²³⁴ Источник данных: <https://www.intracen.org/> (дата обращения 21.10.2021).

венными руками подрывают свои позиции в мировой политике и экономике, а именно:

1. они много теряют экономически;
2. подставляют себя под возможные ответные санкции Пекина как формальные, так и скрытые;
3. усиливают глобальные риски для своих национальных производителей;
4. утрачивают контроль над экспортными потоками, на которые, будучи крупными торговыми державами, делают ставку больше других;
5. дискредитируют себя в качестве альянса, претендующего на роль мирового лидера в продвижении многосторонности и свободы торговли;
6. попадают в ещё большую зависимость, причём теперь не только от США, но и Великобритании, что для них категорически неприемлемо;
7. сильно проигрывают США и Великобритании в свободе действий, поскольку вынуждены подчиняться правилам игры, которыми устанавливающие их гегемоны связаны в гораздо меньшей степени.

Показательно в этой связи, что после выхода из ЕС Великобритания существенно сократила товарооборот с интеграционным объединением, зато нарастила его с Китаем²³⁵. По данным Управления национальной статистики Соединённого Королевства, за период с I квартала 2018 по I квартал 2021 г. импорт из ЕС снизился, тогда как из Китая вырос на 68,5%, и Китай вытеснил Германию с первого места в качестве главного поставщика товаров в островное государство²³⁶. Надо иметь в виду и то, что ЕС и его государствам-членам придётся играть во многом вслепую: в АТР, за исключением Франции, они стратегиче-

²³⁵ Большаков А. Китайские инвестиции в британскую экономику: структура, динамика, перспективы // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2021. №2. С. 100-109.

²³⁶ Georgina L. UK trade: China imports up staggering 65% post Brexit, while EU countries plummet – data. CHINA has overtaken Germany as the UK's biggest import market, while imports from EU countries have plummeted post-Brexit. Here's the latest data // Express UK. 24.06.2021. URL: <https://www.express.co.uk/news/politics/1453083/UK-trade-China-imports-Brexit-latest-UK-EU-trade-deal-evg> (дата обращения 12.10.2021).

ски отсутствуют. Претензии же Парижа на участие в раскладе сил в Индо-Пасифике носят искусственный характер. В свою очередь, для англосаксонского мира присутствие в регионе (в союзе с Японией, Тайванем и Южной Кореей) является привычным и естественным.

В случае же, если ЕС и его гранды постараются выйти из-под опеки США, дистанцируются от проводимого ими конфронтационного курса на сдерживание Поднебесной и попробуют заработать на противоречиях между двумя супердержавами, они могут потерять ещё больше.

Так или иначе, Пекин всё равно будет относиться к ЕС с недоверием, поскольку Брюссель сильно подпортил свою репутацию в глазах китайского руководства, провозгласив Китай в своих директивных политических документах (стратегиях) «системным соперником»²³⁷ и идеологическим противником и подержав санкции против него, введённые Вашингтоном.

Деловые связи стран ЕС с Китаем будут постоянно находиться в зоне риска, поскольку Брюссель, Берлин и др. (пока что исключительно себе в убыток) ввели дискриминационные ограничения на операции крупнейших китайских компаний на едином внутреннем рынке, организуемые ими портфельные инвестиции, слияния и поглощения, их участие в тендерах, инфраструктурных и иных экономических и технологических проектах, негодуюя при этом по поводу того, что поток китайских капиталовложений в экономику интеграционного объединения существенно оскудел.

Отношения с Пекином неминуемо будут осложнять развязанная в мировых и европейских СМИ информационная война против него, воинственные заявления по поводу Тайваня и свободы судоходства, подключение военно-морского флота Франции и других стран ЕС к патрулированию и военным учениям в Индо-Пасифике.

Что касается Вашингтона, он, естественно, будет относиться к ЕС и его крупнейшим державам с растущей подозрительно-

²³⁷ China from partner to rival // European Parliament. 02.10.2020. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/659261/EPRS_BRI\(2020\)659261_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/659261/EPRS_BRI(2020)659261_EN.pdf) (дата обращения 11.10.2021).

стью, понизит их статус в качестве привилегированного союзника, обретёт дополнительные аргументы в пользу того, чтобы вычеркнуть европейское направление из числа своих приоритетов.

Вашингтон уже сделал выбор в пользу навязывания ЕС своих стратегических целей: наращивания потребления Европейским союзом американских товаров, силового подчинения своим интересам и использования ЕС всего лишь в качестве одного из инструментов проводимого им стратегического курса при сохранении, конечно же, столь приятной уху европейцев риторики о евро-атлантическом единстве и приверженности общим ценностям.

В любом случае США продолжит укрепление военно-политического плацдарма из стран Восточной и Юго-Восточной Европы, который будет как фронтиром на восточном направлении, так и спойлером, с помощью которого можно будет исправлять нежелательные перекосы во внешней политике грандов ЕС.

Вашингтон будет использовать своё присутствие и влияние на Ближнем Востоке, в Северной Африке, Черноморско-Средиземноморском бассейне и исключительно в собственных интересах, далеко не равнозначных интересам интеграционного объединения как для относительного ослабления его позиций, так и в качестве дополнительного аргумента в торге с ним, прекрасно понимая, насколько уязвимым делает ЕС окружающая его дуга нестабильности, радикального ислама и бесчисленных конфликтов, для эскалации которых достаточно любого неосторожного шага.

Однако Брюсселю без опоры на США и оказываемого ими патронажа будет ещё сложнее противостоять экономической и политической экспансии Поднебесной.

Пока ЕС усиленно лавирует, не зная, какое из двух зол выбрать, вследствие чего ещё глубже загоняет себя во внешнеполитический тупик²³⁸. Все его грани особенно хорошо видны через призму происходящего в ареале Юго-Восточной Европы.

²³⁸ Кандель П. Балканские дилеммы ЕС // Современная Европа. 2020. №2. С. 122-130.

Юго-Восточная Европа как полиакторное геополитическое пространство

Современная система международных отношений находится в состоянии перехода от однополярности к сложной многополярности. Одной из отличительных черт новой эпохи является феномен полиакторных геополитических пространств. Такие пространства представляют собой региональные/субрегиональные системы взаимодействий, где сталкиваются интересы мировых, региональных держав и пара/квазигосударственных акторов. Подобные противостояния пронизывают все сферы взаимодействия международных акторов – политическую, экономическую, культурно-ценностную. В результате в подобных пространствах наблюдается столкновение не только интересов, но и «цивилизационных проектов», представляющих собой качественно разные модели общественного развития.

Регион Юго-Восточной Европы, пережив довольно короткий отрезок монопольного доминирования евро-атлантических структур и в первую очередь ЕС, всё в большей степени обретает традиционные для себя черты полиакторного геополитического пространства. Его основная характеристика – структурное разнообразие географических границ региона и уровней международного взаимодействия.

Главной особенностью Юго-Восточной Европы сегодня является то, что его границы и сами входящие в него страны, и присутствующие внутрирегиональные и внерегиональные акторы очерчивают по-разному. Преимущественно негативную коннотацию имеет понятие «Балканы». В дискурсе и самих стран, принадлежащих Балканскому региону, и во внешнем пространстве (за исключением, пожалуй, России, в которой до сих пор Балканы – это близкое, связанное узами славянства пространство, дальний рубеж геополитических приоритетов Москвы в Европе) оно ассоциируется с отсталостью, неспособностью осуществлять поступательное развитие, крайними формами национализма и весомой внешней опосредованностью внутренних процессов. Поэтому причисление себя к Балканам все государства региона рассматривают, скорее, как нежелательное.

Видимо, отсюда вырастает и формально абсолютно бюро-

кратическое понятие ЕС «Западные Балканы», введённое для обозначения региона Юго-Восточной Европы, который подлежит потенциальному включению в состав объединения²³⁹. Его границы несопоставимо уже, чем у географического пространства: Сербия, Черногория, Босния и Герцеговина, Албания, Косово (в рамках отдельного переговорного трека с ЕС) и Северная Македония. При этом они подвижны: вступив в ЕС, Хорватия перестала быть частью Западных Балкан. Как и перестала причислять себя к какой-то из частей Европы как таковой: основная идентификация Загреба сегодня – «член евро-атлантической семьи».

Сам Европейский союз неформально разделяет Западные Балканы на те страны, которые потенциально имеют реальные шансы на членство (например, Сербия и Черногория), и те, для кого это обозначенная, но очень отдалённая перспектива (Босния и Герцеговина, Албания, Косово). В этом смысле неясно, как будет называться остаток сегодняшнего западнобалканского региона в случае вступления Сербии и Черногории в ЕС.

Вторым наложением в пространстве Юго-Восточной Европы является интеграция в рамках НАТО. С точки зрения развития транспортно-логистической структуры и военно-политического объединения это чуть ли не самая значимая «внешняя» рамка региона. Можно говорить о том, что фактически весь регион так или иначе интегрирован в неё. Румыния, Болгария, Черногория, Хорватия, Словения, Албания, Северная Македония, как и частично примыкающие к региону Юго-Восточной Европы Турция и Греция, являются членами НАТО. Косово и Босния и Герцеговина, представляющие собой де-факто международные протектораты, в значительной степени подчинены логике евро-атлантического сотрудничества: миротворческая миссия в Косово по Кумановским соглашениям практически равна миссии НАТО (не считая того, что в крае размещена одна из крупнейших в Европе американских баз). Что же касается Боснии и Герцеговины, то её невключённость в евро-атлантическую

²³⁹ Western Balkans // European Commission. URL: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/strategy/strategy-2020-2024/europe-world/international-cooperation/western-balkans_en (дата обращения 11.10.2021).

интеграцию обеспечивается исключительно принципиальной позицией Республики Сербской. Но и для неё некооперативность по этой линии обусловлена главным образом тем, что за счёт подобной позиции Баня-Луке удаётся сохранять статус автономного энтитета²⁴⁰, который она получила по результатам Дейтонских соглашений 1995 г. Сербия, официально закрепив в своих парламентских резолюциях военный нейтралитет, на деле наиболее разветвлённую систему институционального сотрудничества также имеет с Североатлантическим альянсом.

При этом важно подчеркнуть два фактора, определяющих эффективность присутствия НАТО в Юго-Восточной Европе. С одной стороны, начиная с конца 2000-х гг. наблюдается постепенная переориентация политики Вашингтона в рамках НАТО с традиционных партнёров в Западной Европе на более лояльных и зависимых представителей Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы. Это ведёт к усложнению прежде (в конце 1990-х гг.) монолитной линии евро-атлантического мира в отношении процессов модернизации Юго-Восточной Европы. С другой стороны, включённость почти всех стран региона в институциональное взаимодействие по линии НАТО принципиально не снижает противоречия между субрегиональными акторами, а также не ведёт к разрешению имеющихся этнотерриториальных конфликтов. Это происходит, главным образом, вследствие того, что страны региона, веками существовавшие в условиях влиятельного полиакторного внешнего присутствия, воспринимают его как котёл, в котором варятся их внутренние противоречия.

В свою очередь, создание Пекином формата «16+1» для взаимодействия со странами региона (11 государствами – членами ЕС и 5 государствами на Балканах) существенно диверсифицировало геополитический ландшафт Юго-Восточной Европы. До активного включения КНР в это пространство оно представляло собой зону условного (при общем консенсусе относительно

²⁴⁰ В соответствии с Парижско-Дейтонскими соглашениями 1995 г. по урегулированию ситуации в Боснии и Герцеговине государственное устройство БиГ было сформировано на основе создания двух энтитетов: Республики Сербской и федерации Боснии и Герцеговины. Столицей энтитета «Республика Сербская» является город Баня-Лука.

будущего региона в составе ЕС) пересечения интересов западного мира и исторически традиционных акторов, прежде всего Турции и России.

С присоединением Греции инициатива была расширена до формата «17+1». По сути, этот проект объединяет европейское пространство от Таллина до Афин. Он воспринимается ЕС как прямой вызов концепции европейской интеграции²⁴¹. Согласно видению Китая, Центральная и Восточная Европа станут финальным участком «Одного пояса, одного пути». Особую роль среди 17 стран объединения играет Сербия, которой Пекин отводит основную транзитную роль в Центральной и Восточной Европе. Объясняется это естественным географическим положением Сербии, находящейся на пересечении транспортных артерий европейского континента, историко-политической подоплёкой китайско-сербских отношений и политическим статусом самой Сербии – самого крупного постъюгославского государства, не входящего в Европейский союз. Для КНР границы региона очень широки. Это объясняется характером китайской политики на данном направлении: Пекин продвигает трансрегиональный проект, призванный связать евразийские макрорегионы.

Таким образом, акторы, проявляющие активность в регионе, – ЕС и его государства-члены, другие региональные и глобальные игроки – имеют свои собственные термины для обозначения региона, которые подчёркивают их отношение к нему, формируют нарративы о данном пространстве, очерчивают границы внешнеполитических стратегий.

Для глобальных акторов – США, России, КНР – он, прежде всего, рассматривается как составная часть Юго-Восточной Европы и/или Центральной и Восточной Европы. В дискурсе региональных акторов и самого ЕС используются термины «Балканский регион» (преимущественно с негативной коннотацией) и политико-географическое понятие «Западные Балканы». В этой структуре политика КНР, пусть и не претендующая на си-

²⁴¹ Xu Y. From 16+1 to 17+1: The EU's Challenge from the Rebranded China-CEEC Initiative // American Institute for Contemporary German Studies. John Hopkins University. 26.04.2019. URL: <https://www.aicgs.org/2019/04/from-161-to-171-the-eus-challenge-from-the-rebranded-china-ceec-initiative/> (дата обращения 11.10.2021).

темную трансформацию региона, как, например, европейский интеграционный проект, с точки зрения границ, целей и задач присутствия выглядит наиболее чётко и имеет большую стратегическую глубину.

Такая геополитическая конфигурация накладывается, а где-то усиливает своеобразие присутствующего иностранного капитала, а также логику его привлечения странами Юго-Восточной Европы. Специфику приложения капитала в данном субрегионе логично рассматривать в исторической перспективе. Близость к западным рынкам определила феномен югославской трудовой миграции в Западную Европу, который стал одним из основных направлений переговоров СФРЮ и ЕЭС ещё в 1960-е гг.

С середины 1970-х гг. вместе с потоком западных кредитов начали складываться предпосылки для экспансии западных корпораций, были массово запущены совместные предприятия. В первую очередь эта модель была характерна для автомобильной сферы, опиравшейся на итальянские и французские технологии. Сочетание западноевропейских технологий и протекционизма давало интересные результаты. Так, в 1980-е гг. югославские автомобили *Yugo*, созданные на основе итальянского *Fiat*, в значительных объёмах экспортировались в США.

В результате гражданских войн, значительного разрушения инфраструктуры, промышленности и хозяйства становление рыночной экономики в Юго-Восточной Европе по умолчанию допускало приход иностранного капитала на внутренние рынки. Прежде всего это были Словения, Хорватия и Сербия. Появление в политическом и экономическом поле представителей диаспор из Северной Америки, Австралии, Германии, Швейцарии и Швеции влекло за собой возникновение и развитие соответствующих лоббистских групп. Иностранные инвестиции рассматривались данными странами преимущественно как возможность реанимировать существовавший ранее промышленный сектор. В этом смысле они должны были стать плацдармом для национального рывка.

Другие республики – Босния и Герцеговина, Македония и Черногория шли в фарватере процесса, рассчитывая за счёт иностранных инвестиций сформировать реальный сектор экономи-

ки. Здесь возникает принципиальное отличие. Для Хорватии, Словении, Сербии, в некоторой степени Болгарии и Румынии экономическая трансформация 1990-х и 2000-х гг. была средством преодоления экзистенциального кризиса и осознания своей неконкурентоспособности в стремительно глобализирующемся мире. В свою очередь, Македония, Черногория, т.н. Республика Косово, а также частично Босния и Герцеговина рассматривали иностранное присутствие как естественный, желательный и благотворный процесс, который влечёт интеграцию в глобализирующийся конкурентоспособный мир, а не утрату суверенитета и неокOLONиализм.

Это принципиальное отличие объясняет разницу во внешнеполитических мотивациях стран и психологии принятия решений. В то время как для первой группы стран интеграция – это не только желание быть частью сообщества, но найти своё собственное, особое положение, страны второй группы готовы довольствоваться положением «одного из». Разница в подходах фиксирует и различное восприятие этими двумя группам европейских и китайских инвестиций, а кроме того, частично различивает международное восприятие региона как некоего единого пространства, связанного едиными проблемами и подходами к их решению.

Китайское присутствие в Юго-Восточной Европе: вызовы и возможности

Именно вхождение КНР в 2010-е гг. в пространство Юго-Восточной Европы вернуло региону традиционный имидж геополитического «перекрёстка», т.е. до некоторой степени сделало опосредованным геополитическими категориями все процессы внутри и по периметру субрегиона.

Специфика китайского присутствия в Юго-Восточной Европе заключается в том, что с начала 2010-х гг. КНР удалось выстроить мультиканальную дипломатию, где каждый канал имеет собственную логику, контекст и различные схемы реализации. Помимо традиционного двустороннего формата взаимоотношений, Китай также предлагает региональный формат «17+1» и, следовательно, собственное понимание границ региона, а также трансрегиональную геополитическую инициативу «Одного

пояса, одного пути».

Следует учитывать, что, в отличие от других игроков, у Китая нет привязки к исторической, социокультурной и религиозной базе в регионе. В сравнении с Европейским союзом, например, Китай не ставит странам региона высоких запросов относительно безопасности или серьёзных политических требований о необходимости борьбы с коррупцией, продвижения прав человека, соблюдения верховенства закона, выстраивания демократических гражданско-правовых институтов, сдерживания миграционных потоков. Соответственно, у Поднебесной имеется некоторая свобода манёвра, которой нет у стран Запада или России.

Однако в условиях безальтернативной ориентации стран региона на Евро-Атлантику, наращивание китайского присутствия стало неожиданностью как для европейских, так и для региональных политических элит. В итоге это привело к стремительной поляризации оценок и мнений по поводу целей и задач Пекина. Поэтому восприятие китайского присутствия в регионе подвержено дихотомии «Китай как возможность» – «Китай как угроза». Во-первых, эта дихотомия зачастую формирует «когнитивные рамки», в которых объективный анализ политики КНР нередко подменяется комбинацией ожиданий, иллюзий, страхов и прочих субъективных факторов, конструирующих реальность. Во-вторых, она накладывается на традиционное для региона представление о том, что в силу своего стратегического и географического положения они обречены на то, чтобы быть объектом конкуренции за сферу влияния между «великими державами».

В частности, в качестве одной из потенциальных «возможностей» китайского присутствия в регионе воспринимается его стремление «открыть магазин на пороге ЕС»²⁴². В результате возникает иллюзорное ожидание того, что КНР будет адаптироваться под политические и нормативные рамки евро-атлантического мира. Ещё одной «возможностью» считается потенциальное «обогащение» за счёт Китая²⁴³, его неограниченных потоков

²⁴² Китай и Восточная Европа: звенья нового Шёлкового пути / отв. ред. В. Михеев, В. Швыдко. М.: ИМЭМО РАН, 2016. С. 70.

²⁴³ Там же.

инвестиций и перспективного получения доступа к громадному китайскому рынку с ёмкостью в один миллиард людей.

К тому, что воспринимается как потенциальная «угроза», можно отнести специфическую замкнутую идентичность китайцев, для которой характерно нежелание интегрироваться в рамки национальной традиции и европейской культуры²⁴⁴. В качестве «угрозы» также представляются растущие позиции Китая в мировой экономике, которые влекут за собой потенциальную зависимость от китайских кредитов и сопровождаются негативным влиянием на экологическое благополучие и безопасность государств, а также пренебрежительным отношением к праву интеллектуальной собственности. На Балканах это среди прочего может усугубить проблему безработицы. Неприятный осадок образуется и в связи с нежеланием Пекина содействовать решению данных проблем за счёт заключения подрядов с местными компаниями²⁴⁵.

Эта инициатива показывает, что у КНР есть чёткое понимание географических границ своей деятельности в регионе. В логике Китая этот регион, несмотря на принадлежность к европейской цивилизации и политико-экономической и правовой среде ЕС, отличается от Западной Европы по таким критериям, как уровень экономического развития, благосостояние граждан, плотность инфраструктуры. Эти критерии и определяют привлекательность региона для Китая.

Официальный запуск механизма «16+1» произошёл на встречах в Будапеште в 2011 г. и в Варшаве в 2012 г. Провозглашённые «12 мер КНР для поощрения дружественного сотрудничества со странами Центральной и Восточной Европы» включали финансирование инфраструктурных проектов через специально выделенную кредитную линию объёмом 10 млрд долл., содействие развитию высоких и экологических технологий, учреждение фонда для инвестиционного сотрудничества, предоставление льгот для студентов, желающих обучаться в КНР, укрепление контактов в культурной, образовательной, академической и туристической сферах. Изначально в число

²⁴⁴ Там же.

²⁴⁵ Там же.

приоритетных для КНР отраслей были внесены транспортная и энергетическая инфраструктура (в том числе атомная энергетика), добыча минерально-сырьевых ресурсов и агропродовольственный сектор. Позже к ним были добавлены научно-образовательное, культурное взаимодействие, а также сотрудничество в области здравоохранения. Таким образом, эта платформа превратилась в своего рода лабораторию региональной дипломатии КНР. Однако региональное сотрудничество в рамках такого формата едва ли оправдало амбиции КНР. Значительная культурная и институциональная разница в уровнях развития хозяйственно-экономических связей стала препятствием для полноценной реализации задуманного взаимодействия. Поэтому впоследствии механизмы «17+1» стали плацдармом для запуска инициативы «Один пояс, один путь» в регионе.

Данная инициатива, впервые озвученная Си Цзиньпином в 2013 г. и ставшая основой китайской публичной дипломатии, предусматривает выстраивание трансрегиональных цепей и формирование транспортно-логистической и инвестиционной инфраструктуры, заложенной под решение наиболее острых проблем социально-экономического характера. Несмотря на отсутствие серьёзных политических требований в адрес стран региона, для Китая эта инициатива обрела конкретный внешнеполитический смысл. Он заключается не только в создании транспортной сети в рамках двух логистических коридоров – «Экономического пояса Шёлкового пути» (ЭПШП) и «Морского Шёлкового пути XXI века» (МШП), но и в углублении сотрудничества со странами, пролегающими на этих маршрутах. Ещё одной важнейшей задачей данной инициативы является наращивание «мягкой силы» и формирование нарратива цивилизационно-исторической близости Китая и стран, лежащих на маршруте Шёлкового пути²⁴⁶. В Юго-Восточной Европе эта инициатива могла бы вывести КНР в число важнейших акторов Большого Средиземноморья за счёт использования транзитного положения Балкан в европейских транспортно-логистических цепочках, развития старых и выстраивания новых производственных

²⁴⁶ Вит М. «Мягкая сила» ЕС и Китая на Западных Балканах и пределы её применения // Современная Европа. 2019. №7. С. 148-157.

мощностей и беспрепятственного доступа на рынок ЕС, который обеспечивается кластером соглашений о преференциальной и свободной торговле. Это, в свою очередь, помогло бы Китаю обходить антидемпинговую политику Европейской комиссии. Подобную стратегию инвестирования в инфраструктуру стран полупериферии, находящимся в соседстве с огромным рынком, КНР ранее использовал и в Южной Америке. Этим объясняется заинтересованность Поднебесной в развитии трансрегиональной, а не внутренней инфраструктуры в самих странах.

Эта сеть трансрегиональной инфраструктуры устроена в общих чертах следующим образом. Во-первых, значимым транспортно-логистическим звеном проникновения в Центральную и Восточную Европу является Балканский полуостров, находящийся на стыке Нового Евразийского сухопутного моста²⁴⁷ и МШП. Во-вторых, в центральный маршрут, идущий из Западного Китая через Казахстан и Каспийское море в Закавказье и затем в Чёрное море, включены Болгария и Румыния, а также порты Турции с дальнейшим транзитом в страны Южной Европы и балканские страны Центральной и Восточной Европы²⁴⁸. В-третьих, двумя важнейшими пунктами МШП являются Венгрия и Сербия, а также ряд портов в Черногории, Словении, Греции. В частности, с греческим портом Пирей китайский гигант в области коммерческих перевозок *COSCO* ещё в 2009 г. заключил стратегическое соглашение об аренде сроком на 30 лет. В 2016 г. *COSCO* купила 51% акций порта, а в 2021 г. парламент Греции одобрил повышение доли до 67%²⁴⁹. Пирей можно считать первым масштабным инвестиционным китайским проектом на Балканах. Причём результаты этого проекта впечатляют: в 2015 г. его пропускная способность превысила 3 млн кон-

²⁴⁷ Новый Евразийский сухопутный мост – транспортная магистраль протяжённостью 10 800 км, пересекающая Азию и Европу и охватывающая более 30 стран, соединяя Тихий океан с Атлантическим. Первая очередь моста была открыта ещё в 1990-е гг. Инициатива «Один пояс, один путь» дала импульс его дальнейшему строительству.

²⁴⁸ Китай и Восточная Европа: звенья нового Шёлкового пути ... С. 70.

²⁴⁹ Glass D. Govt approval for Cosco to raise stake in Piraeus Port to 67% // *Seatrade Maritime News*, 04.10.2021. URL: <https://www.seatrade-maritime.com/ports-logistics/govt-approval-cosco-raise-stake-piraeus-port-67> (дата обращения 16.10.2021).

тейнеров, тогда как в 2010 г. она составляла 685 тыс. контейнеров. В настоящее время Пирей является самым быстрорастущим контейнерным терминалом в Европе. Наконец, как ещё один масштабный инфраструктурный проект планируется строительство высокоскоростной железной дороги, именуемой «Линия сухопутного морского экспресса Китай – Европа» (*CELSE*), от Будапешта до Белграда и затем до порта Пирей²⁵⁰.

Что касается энергетического сектора, то наиболее крупным проектом является румынская АЭС Чернаводэ, куда инвестировано 7,8 млрд долл. китайской корпорацией *General Nuclear Power Corporation*. Также следует отметить, инвестиции КНР в ТЭС Костолац в Сербии, строительство теплотрассы от ТЭЦ Обреновац до Белграда, ТЭЦ Старани, Тузла и Бановичи в Боснии и Герцеговине²⁵¹.

Оплотом китайского влияния на Балканах является Республика Сербия, получившая наибольшее количество иностранных инвестиций из Китая, по сравнению с другими странами группы «17+1»²⁵², и имеющая с Пекином длительную историю партнёрских отношений, развивающихся с 1955 г., когда Федеративная народная республика Югославия признала независимость Китайской Народной Республики.

В период международной изоляции в 1990-е гг. Китай оказывал поддержку Белграду и выступил против бомбардировки Югославии силами НАТО в 1999 г. В совокупности всё это, а также поддержка позиции Сербии в косовском вопросе способствуют положительному имиджу Китая в Сербии. Кроме того, сам Белград солидаризируется с Пекином во многих вопросах. С 2009 г. между странами действует соглашение о стратегическом партнёрстве и сотрудничестве. Причём со временем экономическое сотрудничество Белграда и Пекина от финансов,

²⁵⁰ Li X. China-Europe sea-land express transport takes shape // *Global Times*, 21.05.2020. URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202005/1189061.shtml> (дата обращения 16.10.2021).

²⁵¹ Фролова И.Ю. Интересы и проблемы Китая на Балканах // *Проблемы национальной стратегии*. 2020. №4(61). С. 61-75.

²⁵² Invest in Serbia. Opportunities for Investors from China. Government of the Republic of Serbia. URL: <http://www.ras.gov.rs/uploads/2020/10/eng-opportunities-for-investors-from-china-ras-1.pdf> (дата обращения 16.10.2021).

транспортной инфраструктуры, сельского хозяйства и телекоммуникаций расширилось до менее стратегически значимых отраслей, включая сектор услуг, обрабатывающую промышленность и производство потребительских товаров.

Исторически солидный потенциал можно проследить также и в албано-китайских отношениях, хотя последние развиваются не столь интенсивно. До 1970-х гг. Тирана была одним из наиболее последовательных союзников Пекина, но впоследствии утратила эти позиции из-за разрыва, инициированного Э. Ходжой. Даже после того, как сотрудничество с Китаем было восстановлено в середине 1980-х гг., вернуть его на прежний уровень уже не удалось. В настоящее время основной сферой двустороннего сотрудничества является сельское хозяйство, хотя Китай проявляет заинтересованность в выходах к Адриатическому и Ионическому морям через Албанию.

Выводы

Всё это в совокупности делает КНР основным конкурентом и «ограничителем» европеизации Юго-Восточной Европы. Поэтому в противовес Китаю ЕС объявил о запуске собственной политики сопряжения Европы с Азией в 2018 г. Причём на уровне дискурса эта политика сопровождается информационной кампанией сдерживания Китая, констатацией неблагоприятных последствий его экономической экспансии и дискредитацией его намерений. В этой связи уместно упомянуть адриатическую Черногорию – крупнейшего в регионе должника Пекина, 39% внешнего долга которого приходится на КНР. В черногорском кейсе противовесом китайской долговой ловушки являются 14-летние сделки хеджирования, которые Черногория заключила с французским *Societe Generale*, немецким *Deutsche Bank*, а также американскими *Merrill Lynch International* и *Goldman Sachs International*²⁵³. Далее следуют Северная Македония, пятая часть внешнего долга которой приходится на КНР, Босния и Герцеговина с 14% и Сербия с 12%. На основании этих цифр политические элиты Запада выдвигают аргумент о «закабалении» Балкан

²⁵³ Montenegro agrees hedging deals to ease Chinese debt burden-report // Reuters. 21.07.2021. URL: <https://www.reuters.com/article/us-montenegro-debt-idUSKBN2ER1GO> (дата обращения 16.10.2021).

Китаем²⁵⁴. Тем не менее КНР лишь опирается на предыдущий опыт западных стран, в первую очередь ЕЭС, которые заполнили в 1960–1980-е гг. экономику Югославии кредитами для закупки западных технологий и оборудования. Помимо пропагандистской кампании, антикитайская стратегия ЕС включает ужесточение контроля и мониторинга китайских инвестиций, компаний, отстаивание основанного на чётких правилах порядка регулирования мировой экономики, интенсификацию политических контактов со странами региона, кооптацию и перехват политико-экономических инициатив Пекина, усиление привязки вопросов безопасности и политики в коммерческих отношениях.

Однако европейское противостояние экономической экспансии Китая имеет ряд уязвимых мест. Во-первых, проблему для европейских политиков представляет отсутствие точной информации о характере китайского присутствия в инфраструктурных проектах на Балканах: зачастую политики в своих заявлениях ссылаются на проекты, которые фактически не выходят за декларативные рамки²⁵⁵. В результате возникает ситуация, когда влияние КНР на политику в регионе значительно переоценено. Во-вторых, Евросоюз достаточно поздно взялся за противодействие этой экспансии, поскольку в силу целого ряда объективных и субъективных факторов был занят поиском ответов на множественные и многоаспектные кризисы минувшего десятилетия. Теперь же, в силу доминирующего положения Китая в глобальном регулировании экономики, Брюсселю не просто реформировать имеющуюся систему отношений с КНР. Вести переговоры с позиции силы, что характерно для стран Запада, уже не получается. С этим тесно связана ещё одна серьёзная проблема: то, что ЕС преподносит как «основанный на правилах международный порядок», фактически составляют европейские интеграционные порядки и стандарты, которые не все готовы безропотно принимать. Иными словами, Брюссель в своих отношениях со странами региона во многом опирается на неиз-

²⁵⁴ Doehler A. How China Challenges the EU in the Western Balkans. Will the EU ultimately cede the Western Balkans to Beijing's influence? // The Diplomat, 25.09.2019. URL: <https://thediplomat.com/2019/09/how-china-challenges-the-eu-in-the-western-balkans/> (дата обращения 16.10.2021).

²⁵⁵ Фролова И.Ю. Там же.

бежную и безальтернативную ориентированность на Европу, из-за которой возникает множество противоречий, на которых Пекину удаётся умело играть.

В то же время Китай предпринимает шаги и меры, направленные на сглаживание настороженности в его адрес со стороны Евросоюза²⁵⁶. Китай активно пытается доказать, что предлагаемые им модели инвестиционного сотрудничества не обходят нормы и стандарты Европейского союза. Хотя следует отметить, что сокращать уровень своего присутствия на экономической арене Балкан Пекин не намерен. В целом деятельность КНР на Балканах свидетельствует о том, что китайская стратегия главным образом продиктована экономическими расчётами, а не соображениями политического характера. Экономическую привлекательность региона для Китая определяют невысокая стоимость местной рабочей силы и возможность завозить собственные трудовые ресурсы, а также укрепление позиций КНР в Европе.

Тем не менее предложенные Китаем модели инвестиционного взаимодействия несут некоторые риски роста долговой зависимости, особенно для стран с низким уровнем развития экономики. Для предотвращения риска роста долговых ловушек может набирать обороты переход на кредитование в местной валюте. Завоз КНР собственной рабочей силы, материалов, финансовых ресурсов не способствуют росту национальных экономик. Также имеющиеся на Балканах сферы приложения капитала КНР в среднесрочной перспективе могут способствовать расширению китайского присутствия не только в инфраструктурных и энергетических секторах, но и других отраслях, в первую очередь телекоммуникационной и туристической.

Если отойти от очевидных экономических интересов проникновения Китая в регион, то можно увидеть многочисленные политические выгоды от установления прямых связей со странами Юго-Восточной Европы в обход евробюрократии. Фактически стратегия Китая по выстраиванию отношений с Востоком и Юго-Востоком Европы во многом напоминает американскую: Пекин, так же, как и Вашингтон, имеет возможность работать

²⁵⁶ Фролова И.Ю. Там же.

через Брюссель и/или, минуя его, напрямую с государствами-членами. Но основной целью китайского присутствия в регионе является не разрыв ЕС на периферию и ядро, а наоборот, на их сопряжение и выравнивание. Формирование единого общеевропейского пространства во многом бы упростило задачи внешнеполитической активности Китая в регионе и обеспечило бы безопасное пространство на этом участке нового Шёлкового пути.

В этой связи важнейшим фактором отношений Европейского союза и КНР в пространстве Юго-Восточной Европы становится позиция ЕС по поводу эскалации противоречий Пекина и Вашингтона, особенно в их преломлении к инвестиционным и инфраструктурным проектам в странах Юго-Восточной Европы, которые не являются членами ЕС. Восприятие КНР как актора, работающего на повышение экономического потенциала стран постъюгославского пространства, а также стимулирующего их внутренние точки роста, позволило ЕС сформировать более артикулированную, соответствующую реальным проблемам и вызовам региона политику. Это дало бы возможность по-новому взглянуть на потенциал взаимодействия с Россией в данном исторически крайне взрывоопасном регионе.

ГЛАВА 6. ГРЕЦИЯ – КЛЮЧ К СРЕДИЗЕМНОМОРЬЮ?

Восточное Средиземноморье представляет собой стратегически важный регион, который страдает от присущей ему политической нестабильности, а современная история которого неотделима от длинной цепи межэтнических и межгосударственных конфликтов, таких как: Палестина и Израиль, Кипр, Сирия, Ливия, Турция и Греция. Характерной особенностью рассматриваемого региона является отсутствие общей институциональной основы, которая потенциально могла бы сглаживать противоречия и смягчать последствия разнообразных конфликтов.

Хотя Китай заявил о себе как об активном игроке в Восточном Средиземноморье (где в первой половине XX в. традиционно доминировали Великобритания и Франция, а затем США) относительно недавно, его экономическое влияние очевидным образом усиливается по всему региону. Крупные китайские

компании участвуют в строительстве или управлении морскими портами, железнодорожными путями и промышленными парками, электростанциями и электросетями, логистикой, недвижимостью и т.д. Изначально Китай рассматривал Средиземноморье в качестве плацдарма²⁵⁷ для выхода на рынки Европы и Северной Африки. Существующая в регионе сложная обстановка в сфере безопасности побуждала его действовать довольно осторожно. За последнее десятилетие КНР значительно нарастила свою экономическую мощь и теперь намерена существенно укрепить свою роль в мировой политике. Пекин становится всё более амбициозным, стремясь утвердиться не только как региональная, но и как глобальная держава.

В своём докладе XIX съезду Коммунистической партии Китая в октябре 2017 г. Си Цзиньпин заявил, что к 2050 г. КНР станет «мировым лидером с точки зрения совокупной национальной мощи и международного влияния»²⁵⁸. Таким образом, Пекин усиливает свою активность за рубежом, наращивает объём исходящих инвестиций, расширяет присутствие национальных компаний в развитых странах. Целью такого присутствия является не только получение доступа к ёмким внутренним рынкам (включая рынок еврозоны), но также возможность приобрести технологии, бренды и управленческие навыки. Так, с 2005 г. общий объём зарубежных китайских инвестиций во всём мире достиг 2 трлн долл.²⁵⁹ Приток этих инвестиций охватил многочисленные развивающиеся страны, где Пекин в первую очередь рассчитывал использовать только природные ресурсы, но в настоящее время существенно расширяет свою деловую активность на местном уровне за счёт строительства общественных зданий, железных и автомобильных дорог, энергетических объектов и другой инфраструктуры. В последние несколько лет многие из этих проектов были включены в инициативу «Один

²⁵⁷ Akman A. China in the Mediterranean: An Emerging Presence. IFRI, 2018. P. 7-8.

²⁵⁸ Доклад Си Цзиньпина на XIX съезде КПК, 04.11.2017 г. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2017-11/04/content_41845752.htm (дата обращения 21.09.2021).

²⁵⁹ China Global Investment Tracker (2005–2020). URL: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/> (дата обращения 02.09.2021).

пояс, один путь» – крупное начинание под руководством Китая, предложенное С. Цзиньпином в 2013 г. и первоначально направленное на создание новой и восстановление устаревшей инфраструктуры на Евразийском континенте. В международных политических и научных кругах активно обсуждается тема геэкономической экспансии Поднебесной. В частности, в Европе давно ведётся дискуссия об интересе КНР к таким секторам, как энергетика, транспорт, портбвые и аэропортбвые сооружения, информационные и цифровые технологии, а также о том, как реализация подобного интереса может усилить влияние Пекина в Европейском союзе²⁶⁰.

Форматы политического сотрудничества Греции и Китая

Качественные изменения в отношениях между Китаем и государствами Восточного Средиземноморья можно наблюдать на примере его отношений с Грецией, где применение «мягкой силы» сочетается с демонстрацией политического влияния.

С момента установления дипломатических отношений между Грецией и Китаем в 1972 г. их двусторонние контакты можно охарактеризовать как равные. В 2006 г. Греция и Китай повысили их статус до уровня стратегического партнёрства, сделав крупный шаг вперёд в деле установления более тесных политических, экономических и культурных связей. Оценивая хронологию взаимоотношений этих стран, можно предположить, что фактор проведения двух последовательных Олимпийских игр в Афинах (2004 г.) и Пекине (2008 г.) мог сыграть определённую роль в их сближении. Но именно мировой финансовый кризис 2008 г. вывел китайско-греческое сотрудничество на качественно новый уровень, превратив Грецию в главного стратегического партнёра Китая в регионе. В итоге в разгар финансового кризиса Китай стал ключевым инвестором в Грецию. Так, по оценкам Министерства торговли Китая, общий объём китайских инвестиций в Грецию за последние 15 лет составил 1,3 млрд долл.²⁶¹

²⁶⁰ National Endowment for Democracy: Sharp power. Rising Authoritarian Influence // International Forum for Democratic Studies. December 2017 URL: <https://www.ned.org/sharppower-rising-authoritarian-influence-forum-report/> (дата обращения 12.09.2021).

²⁶¹ Острова мечты: китайский капитал хлынул в Грецию» // Форбс, 15.01.2018

Греческая Республика в 2019 г. присоединилась к китайской инициативе «16+1» – инициированному в 2012 г. Китаем формату его сотрудничества со странами Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ)²⁶². Главным приоритетом инициативы является интенсификация сотрудничества в секторах передовых технологий, инфраструктуры и зелёных технологий. Греция, с одной стороны, заинтересована в притоке поступающих из Поднебесной инвестиций. С другой стороны, она способна играть важную роль в выстраивании и поддержании открытого диалога между Пекином и Брюсселем, содействуя лучшей координации инициативы с существующими институциональными платформами китайско-европейского сотрудничества²⁶³. Обе страны продолжают вполне активно развивать связи в рамках инициативы «16+1». Например, Палата греко-китайского экономического сотрудничества регулярно участвует в деловых форумах. В феврале 2021 г. состоялась плановая встреча в рамках «Сотрудничества малых и средних предприятий Китая и ЦВЕ в онлайн-режиме»²⁶⁴. В долгосрочной перспективе участие Греции в инициативе «16+1» создаёт предпосылки для более интенсивной реализации действующих международных торговых соглашений посредством создания новых транспортных маршрутов. Следует отметить, что возникшая после подключения Греции перспектива сооружения новых транспортных коридоров заметно оживила заглохшую было инициативу, которая до 2016 г. ограничивалась модернизацией инфраструктуры.

Пекин неоднократно демонстрировал Афинам свою заинтересованность в укреплении и углублении двухсторонних связей. Китайские лидеры много раз посещали Грецию. Так, в 2008 г.

URL: <https://www.forbes.ru/biznes/355681-ostrova-mechty-kitayskiy-kapital-hlynul-v-greciyu> (дата обращения 12.09.2021).

²⁶² Ελλάδα–Κίνα: Υπογραφή 16 συμφωνιών και κοινή διακήρυξη // Καθημερινή, 12.11.2019. URL: <https://www.kathimerini.gr/politics/1051284/ellada-kina-yprografi-16-symfonion-kai-koini-diakiryxi/> (дата обращения 13.09.2021).

²⁶³ Brady A. The best to protect against Beijing’s magic weapons. URL: <https://www.power3point0.org/2018/01/17/the-best-way-to-protect-against-beijings-magic-weapons-be-proactive> (дата обращения 29.08.2021).

²⁶⁴ 2021 Cooperation between China and Central and Eastern European Countries Beijing List of Activities. 18.02.2021 URL: https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1854675.shtml (дата обращения 13.09.2021).

тогдашний председатель Ху Цзиньтао прибыл в страну с официальным визитом для участия в церемонии подписания первых китайских инвестиций в Пирее. Затем премьер-министр Вэнь Цзябао нанёс визит в октябре 2010 г., летом 2014 г. Афины посетили председатель Си Цзиньпин и премьер Ли Кэцян. Последний провёл в Греции три дня (исключительная продолжительность для официальной поездки), по итогам которых было заключено 19 соглашений о сотрудничестве и коммерческих контрактов на общую сумму 3,4 млрд евро. В 2015 г. в Брюсселе на вопрос о том, готов ли Китай предоставить кредиты или другую финансовую помощь Греции (к 2015 г. общий объём инвестиций Китая в Грецию составил порядка 239 млн евро)²⁶⁵, Л. Кэцян ответил, что Китай отдаёт предпочтение «объединённой Европе, процветающему Европейскому союзу и сильному евро, а что касается вопроса греческого долга, то в принципе это внутреннее дело Европы»²⁶⁶. Тема возможного выхода Греции из еврозоны «касается не только Европы, но также Китая и Европы... именно поэтому Китай приложит усилия, чтобы помочь Греции преодолеть долговой кризис»²⁶⁷. Впоследствии число визитов в Афины китайских официальных лиц, среди которых заместитель премьер-министра, министры, а также руководителей государственных предприятий и некоторых частных предпринимателей, возросло.

Обоюдовыгодной стороной экономических отношений Греции и Китая стала политическая поддержка Афинами Китая в азиатской повестке ЕС. В целом азиатская тема никогда не занимала видного места во внешней политике Греции, но как государство – член Евросоюза она имеет право голоса по всем основным решениям и заявлениям интеграционного объединения. Так, в двух случаях Греция придерживалась точки зрения, кото-

²⁶⁵ Острова мечты: китайский капитал хлынул в Грецию // Форбс, 15.01.2018 URL: <https://www.forbes.ru/biznes/355681-ostrova-mechty-kitayskiy-kapital-hlynul-v-greciyu> (дата обращения 13.09.2021).

²⁶⁶ Li Keqiang Expounds Chinese Government's Position on Greece's Debt Problems. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. 30.06.2015 URL:http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/lkqcxdsqczgomldrhwbfsblsdfgjxzsfbwfwjjhzyfzzzb/t1278054.shtml (дата обращения 12.09.2021).

²⁶⁷ Ibid.

рая отличалась от консолидированного подхода ЕС. В июле 2016 г. решительная позиция Греции привела ЕС к кратковременному внешнеполитическому замешательству, в ходе которого было заблокировано заявление уже принятого решения Международного арбитражного суда по Южно-Китайскому морю²⁶⁸. Таким образом, вместо решения, неблагоприятного для Пекина и представленного Европейскому совету Европейской службой внешних связей, ЕС опубликовал очень общее заявление об итогах арбитража, обеспечив тем самым символическую победу Китая²⁶⁹. Эта победа стала результатом коллективной позиции Греции, Венгрии и Хорватии.

В июне 2017 г. Афины заблокировали ещё одно заявление ЕС, на этот раз в ООН, по ситуации в сфере прав человека в Китае, назвав его «неконструктивным». Представитель Министерства иностранных дел Греции уточнил, что «позиция Греции заключается в том, что непродуктивная и во многих случаях выборочная критика в отношении конкретных стран не способствует поощрению прав человека в этих государствах и развитию их отношений с ЕС»²⁷⁰.

Кроме того, поскольку Китай является постоянным членом Совета Безопасности ООН, греческое руководство неоднократно отмечало положительную роль Пекина в укреплении стабильности в Восточном Средиземноморье. Так, премьер-министр Кириакос Мицотакис во время визита в Поднебесную в ноябре 2019 г. от имени Греции выразил признательность за неизменную позицию Китая по урегулированию кипрского вопроса на основе решений Совета Безопасности ООН.

²⁶⁸ Речь идёт о решении Третейского суда в Гааге по иску Филиппин к Китаю относительно спорных вопросов вокруг Южно-Китайского моря. Суд не нашёл оснований для территориальных претензий Китая, сочтя, что Пекин не может претендовать на исключительную экономическую зону в районе архипелага Спратли.

²⁶⁹ EU's statement on South China Sea reflects divisions // Reuters, 15.07.2016. URL: <https://www.reuters.com/article/%20us-southchinasearuling-eu-idUSKCN0ZV1TS> (дата обращения 15.09.2021).

²⁷⁰ Greece blocks EU statement on China human rights at U.N. // Reuters, 18.06.2017. URL: <https://www.reuters.com/article/us-eu-un-rights/greece-blocks-eu-statement-on-china-human-rights-at-%20u-n-%20idUSKBN1990FP> (дата обращения 13.09.2021).

Тот факт, что Китай стал фактором внешней политики Греции, трудно игнорировать. Всё ещё находясь в сложной экономической ситуации, Греция старалась извлечь выгоду из присутствия Китая. Правительство Алексиса Ципраса (находившееся у власти с сентября 2015 г. по июль 2019 г.) в своё время надеялось, что китайские инвесторы внесут реальный вклад в создание рабочих мест и таким образом будут способствовать решению самой острой социальной проблемы страны – проблемы занятости. Позитивный сдвиг в этой области действительно наблюдается. Так, если в 2013 г. уровень безработицы, по данным Евростат, составлял 27,5% от общей численности рабочей силы, то по итогам 2020 г. он снизился до 16,3%²⁷¹. Однако Министерство экономики Греции пока не решается озвучить конкретные цифры, связанные с деятельностью в стране китайского капитала.

Китайские инвестиции в инфраструктурные проекты в сфере транспорта

Государственная океаническая администрация Китая (*State Oceanic Administration – SOA*) определила XXI в. «веком океанов», тем самым повысив статус²⁷² океанов до «доминирующего» в сравнении с любым другим периодом истории. Так, в отчёте SOA за 2016 г. говорится, что на долю морского транспорта, включая исследования, эксплуатацию ресурсов и туризм, приходится до 10% в структуре ВВП Китая²⁷³. Пекин, по сути, поднял вопрос о строительстве сильной морской державы в качестве приоритетной национальной цели²⁷⁴, а значит, морские устремления становятся частью его глобальных амбиций.

Неудивительно, что Китай проявил большой интерес к Греции, где находится один из наиболее удачно расположенных

²⁷¹ База данных Евростат: <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tps00203/default/table?lang=en>

²⁷² State Oceanic Administration, 2016 Ocean Development Report, Chapter 15. Beijing, Haiyang Press, 2016. P. 239.

²⁷³ State Oceanic Administration, 2017 Ocean Development report, Chapter 5. Beijing, Haiyang Press, 2017. P. 69.

²⁷⁴ Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe, European Council on Foreign Relations. 23.04.2018. URL: http://www.ecfr.eu/publications/summary/blue_china_navigating_the_maritime_silk_road_to_europe (дата обращения 15.09.2021).

портóв в Восточном Средиземноморье – Пирей, связанный многолетними деловыми контактами со многими судоходными компаниями на Ближнем Востоке, в Южной Европе и Северной Африке. Будучи ведущей торговой страной в мире, Китай хорошо осведомлён о промышленном и портóвом потенциале Греции.

В 2009 г. китайский государственный судоходный гигант *China Ocean Shipping Company (COSCO)* получил в аренду на 35 лет два терминала торгового порта Пирей за 490 млн евро. Расположенный в том же районе, что и древний афинский порт, Пирей является коммерческой гаванью, но также и крупнейшим пассажирским портом Европы, обслуживая около 15 млн человек в год. Примечательно, что, когда *COSCO* только начинала осваиваться в Афинах, в течение первых полутора месяцев в городе вдоль набережной массово были развешаны баннеры с лозунгом: «*COSCO*, убирайся домой!». В то время Пирей под тяжестью десятилетия промышленного спада и затянувшегося долгового кризиса страны находился в плачевном состоянии. Экономический кризис стал тяжёлым испытанием для Греции, поднявшаяся в это время мощная волна безработицы стала результатом не только циклических, но и структурных факторов. Среди них следует назвать давно набиравший силу процесс деиндустриализации и глубокий кризис судоходной отрасли, которая прежде по праву считалась экономическим флагманом страны.

В 2013 г. *COSCO* получила ещё один 5-летний контракт и право на строительство третьего терминала. Компания решила увеличить свои инвестиции на 230 млн евро, обновив существующие терминалы и тем самым сделав Пирей своим портом входа в Южную Европу²⁷⁵. Наконец, в 2017 г. *COSCO* приобрела 67% порта Пирея, получив 40-летнюю концессию на управление тремя терминалами. Большинство китайских компаний начали использовать его в качестве основного порта «Морского Шёлкового пути» Пекина – части его инициативы «Один пояс, один путь». Во время визита в Китай в 2016 г. премьер-министр А. Ципрас заявил, что Греция намерена «служить воротами Китая в

²⁷⁵ China seeks dominance in Athens Harbour // Spiegel online, 04.09.2015. P. 1. URL: <https://www.spiegel.de/international/business/china-seeks-gateway-to-europe-with-greek-port-a-1027458.html> (дата обращения 17.09.2021).

Европу»²⁷⁶. В мае 2017 г. он принял участие в пекинском саммите инициативы «Один пояс, один путь». По некоторым оценкам, это наиболее эффективные инвестиции в ходе приватизации греческих предприятий за последние десятилетия с учётом того, что *COSCO* удачно модернизировала инфраструктуру, повысила качество оборудования, решила проблемы профсоюзов, улучшила систему управления и увеличила трафик²⁷⁷.

Если в 2008 г. Пирей перевёз всего 440 тыс. контейнеров, то в 2016 г. их число выросло более чем в девять раз – до 4 млн единиц. Были сделаны капиталовложения в строительство нового причала, судоремонтной зоны, логистического центра и автомобильного терминала. Чтобы вывести инфраструктуру Пирея на уровень портовых мощностей Роттердама, Антверпена и Гамбурга (трёх наиболее загруженных портов Европы), компания установила 11 погрузочных кранов. К 2016 г. в построенных контейнерных терминалах трудилось 1200 рабочих, что позволило сбить накал большинства профсоюзных забастовок²⁷⁸. Дополнительно разрабатывались планы строительства новых отелей и других объектов для приёма китайских туристов, однако пандемия коронавируса внесла в них свои коррективы. При этом у китайских инвесторов значительно возрос интерес к покупке недвижимости в Греции. Так, спрос на жильё в 2020 г. увеличился на 100%, по сравнению с 2019 г.

Важную роль в этом сыграла государственная программа «Золотая виза» (*Golden Visa*), которая предоставляет иностранным гражданам возможность постоянного проживания в Греции в обмен на инвестиции в недвижимость в объёме не менее 250

²⁷⁶ Chastised by E.U., a Resentful Greece Embraces China's Cash and Interests // *New York Times*, 26.08.2017. URL: https://www.nytimes.com/2017/08/26/world/europe/greece-china-piraeus-alexis-tsipras.html?_r=0 (дата обращения 10.09.2021).

²⁷⁷ Alkman G, Costas P. Chinese Transform Greek Port, Winning Over Critics // *The Wall Street Journal*, 20.11.2014 URL: <https://www.wsj.com/articles/chinese-transform-greek-port-winning-over-critics-1416516560> (дата обращения 12.09.2021).

²⁷⁸ Smolczyk A. One Port, Two Worlds: China seeks dominance in Athens Harbor // *Spiegel Online*, 09.04.2015. URL: <http://www.spiegel.de/international/business/china-seeks-gateway-to-europe-with-greek-port-a-1027458.html> (дата обращения 15.09.2021).

тыс. евро. Для нерезидентов, желающих инвестировать в экономику страны, минимальный порог составляет 400 тыс. евро. По данным министерства Греции по вопросам миграции и убежища, около 86% выданных в 2019 г. «Золотых виз» получили китайские инвесторы, в то время как в 2018 г. на их долю пришлось чуть более 40%. Общее число инвесторов из Китая, ставших обладателями «Золотой визы», по данным на 1 июня 2021 г., составило 6190 человек²⁷⁹. Что касается туристического потока из Китая в Грецию, то число китайских туристов неизменно росло вплоть до начала пандемии. Если в 2014 г. оно составило 35 тыс. человек²⁸⁰, то в 2019 г. был зафиксирован рекорд в 150 тыс.

Реализуемые Китаем инфраструктурные проекты в регионе не ограничиваются портами. К их числу можно отнести также строительство высокоскоростной железной дороги из Пирея в Будапешт для дальнейшего продвижения китайских товаров на европейский рынок и расширения внешнеторговых связей китайских компаний. Тендер на сумму 2,1 млрд долл. по этому контракту в 2017 г. выиграл венгерско-китайский консорциум.

Стоит отметить, что в своих инвестиционных проектах в энергетическом и транспортном секторах Пекин нацелен, главным образом, на государства с высоким уровнем внешнего долга и низкими темпами роста. В некотором смысле эти контракты можно отнести к кредитам, а не прямым инвестициям. Такое поведение китайской стороны обусловлено пониманием силы своего положения в отношении стран, которые отчаянно нуждаются в любой форме инвестиций, даже если существует риск, что проекты могут не принести достаточного дохода для покрытия выплат. В Восточном Средиземноморье Китай нашёл таких партнёров в лице Греции и отчасти Кипра. Он будет и дальше использовать Пирей в качестве своего форпоста в Средиземноморском регионе, оставаясь основным инвестором в инфраструктуру Греции.

²⁷⁹ Residence-Greece. URL: <https://residence-greece.com/golden-visa/> (дата обращения 19.07.2021).

²⁸⁰ Tzogopoulos G. From China to Greece on track for the New Silk Road Whither Sino-Greek relations? // CIFE, 15.03.2016. URL: <http://chinaandgreece.com/wp-content/uploads/2016/03/CIFE.pdf> (дата обращения 15.09.2021).

Китай инвестирует в энергетику

Кроме порта Пирея, ещё одной крупной китайской инвестицией стало приобретение в 2016 г. компанией *State Grid International Development of China (SGID)* 24% доли в *IPTO* (Независимый оператор передачи электроэнергии). Инвестиции КНР направлены также в сферу возобновляемых источников энергии (ВИЭ) и телекоммуникаций. Например, в конце 2017 г. китайская *Shenhua Renewables (China Shenhua Energy Company Limited)* приобрела 75% долю в четырёх электропарках у местной компании *Copelouzos Group*. В рамках соглашения между компаниями предполагается сотрудничество в области зелёной энергетики и экологической модернизации электростанций в Греции и соседних странах²⁸¹. Консорциум, возглавляемый шанхайской *Fosun Group*, уже работающей в нескольких европейских странах, приобрёл бывший аэропорт *Hellinikon*²⁸², чтобы превратить его в развлекательный комплекс. Кроме того, *China State Construction Engineering (CSCEC)* выразила заинтересованность в аэропорте в местечке Кастелли на о. Крит, в 40 км от города Ираклион.

После раунда обсуждений в Пекине и Афинах в 2016 г. Государственная энергетическая корпорация, крупнейший поставщик электроэнергии в Греции, объявила о создании совместного предприятия с китайской компанией *China Machinery Engineering Corporation (CMEC)* для строительства новой угольной электростанции в Западной Македонии, регионе на севере Греции, где расположено большинство её угольных электростанций. В конце 2019 г. премьер-министр Греции Кириакос Мицотакис неожиданно объявил о предстоящем прекращении добычи угля в Греции. Но самой большой неожиданностью это стало для Китая, который до этого момента был нацелен инвестировать в угольные предприятия.

Решение Греции отказаться от угля к 2028 г. привело к кар-

²⁸¹ «China invests in Greek wind parks, IAE support investments in renewable // Balkan Green Energy News, 04.11.2017. URL: <https://balkangreenenergynews.com/china-invests-greek-windparks-iae-support-investment-renewables/> (дата обращения 15.09.2021).

²⁸² Аэропорт не эксплуатируется с 2001 г., функции главного афинского авиаузла выполняет новый аэропорт «Элефтериос Венизелос».

динальному изменению инвестиционных возможностей. Предполагается, что с 2023 г. начнёт функционировать строящаяся электростанция *Ptolemaida V* мощностью 650 МВт. Планы в отношении её эксплуатации пока не ясны. Вероятно, она будет работать на буром угле до 2028 г., прежде чем перейти на другое топливо. После принятия правительством данного решения китайские компании и официальные лица заявили о своей заинтересованности инвестировать только в те проекты в Западной Македонии, которые соответствуют целям Греции. Есть все предпосылки ожидать, что Китай теперь сосредоточится на инвестициях в «более чистую» энергетику. Подтверждением тому может стать соглашение, подписанное греческими и китайскими энергетическими компаниями во время последнего визита в Афины С. Цзиньпина в 2019 г., о строительстве проекта *Ariadne*²⁸³ с системой концентрированной солнечной энергии²⁸⁴ на острове Крит. Пекин заинтересован в прокладке 134 км подводного и 42 км подземного кабеля переменного тока с пропускной способностью в 500 МВт, который, как ожидается, может стать самым длинным соединением подводного и подземного кабелей переменного тока в мире.

Как уже упоминалось, вхождение Китая в энергетический сектор Греции началось в 2017 г. с приобретения Государственной сетевой корпорацией Китая 24% акций *ИПТО*. Год спустя компания подписала меморандум о сотрудничестве с Китайским банком развития, чтобы обеспечить финансирование для подключения о. Крит к национальной электросети. До недавнего времени акции *ИПТО* были просто активом, который не использовался для каких-либо стратегических инвестиций. Но в последнее время ситуация начала меняться. В основе национальной энергетической стратегии Греции лежит идея о создании межконтинентальной электрической сети, в которой Китай будет активным участником. Пекин продвигает её в рамках инициати-

²⁸³ EUR 400 million loan for Attica-Crete interconnection secured // Balkan Green Energy News, 10.07.2020. URL: <https://balkangreenenergynews.com/eur-400-million-loan-for-attica-crete-interconnection-secured> (дата обращения 17.09.2021).

²⁸⁴ Такие системы способны генерировать солнечную энергию, используя зеркала или линзы для концентрации большой площади солнечного света на приёмнике.

вы «Один пояс, один путь», пытаясь удовлетворить возросшую потребность в коммуникациях, которая возникнет в результате глобального перехода к возобновляемым источникам энергии. Таким образом, проект *Ariadne* по подключению Крита к основной электросети Греции с помощью первой высоковольтной линии электропередачи постоянного тока в Средиземноморье можно рассматривать в качестве стратегически важной инвестиции. Данный проект, вероятно, послужит цели перехода Греции к чистой энергии. Ввод в эксплуатацию *Ariadne* стоимостью 1 млрд евро намечен на 2023 г. Строительство объектов инфраструктуры будет осуществляться за счёт кредитов в объёме 200 млн евро с возможностью увеличения на 100 млн евро. В апреле 2021 г. был введён в эксплуатацию интерконнектор напряжением 150 кВ переменного тока и пропускной способностью 2x200 МВА между Критом и полуостровом Пелопоннес. В свою очередь, участок энергосистемы, соединяющий Крит и материковую Грецию, станет частью более масштабного проекта, который предполагает строительство подводного евро-азиатского высоковольтного соединения постоянного тока пропускной способностью 1-2 ГВт между энергосистемами Греции, Кипра и Израиля. Многие греческие острова в настоящее время не подключены к национальной электросети. Зачастую их обслуживают работающие на мазуте электростанции, на долю которых приходится до 15% выработки электроэнергии в стране. В последние годы Греция заметно нарастила производство ВИЭ, заняв 9-е место среди десяти ведущих стран мира. Ожидается, что к 2030 г. темпы ввода в эксплуатацию ВИЭ в ЕС в целом вырастут на 60%²⁸⁵.

Практическая реализация Китаем стратегии «мягкой силы»

КНР также усилила своё присутствие на других фронтах. Например, она создала Бизнес-институт Конфуция, встроенный в Афинский университет экономики и бизнеса. В отличие от других Институтов Конфуция по всему миру, цель греческого

²⁸⁵ Доля ВИЭ в выработке электроэнергии в ЕС достигнет 60% к 2030 году. URL: <https://zen.yandex.ru/media/solarnews/dolia-vie-v-vyrabotke-elektroenergii-v-es-dostignet-60-k-2030-godu-5f6af817f42d42685a668e9a> (дата обращения 12.09.2021).

филиала состоит в укреплении деловых связей между Китаем и его стратегическим партнёром Грецией. Так, в мае 2018 г. Ханьбань (сокращённое название Канцелярии Международного Совета китайского языка) выбрал Афины для созыва ежегодного собрания европейских Институтов Конфуция²⁸⁶.

Две страны исследуют общее культурное наследие, пытаются создать совместную повестку, которая соответствовала бы инициативе «Один пояс, один путь». В своём стремлении наращивать «мягкую силу», в ключевых странах Китай спонсирует многочисленные культурные мероприятия. В 2018 г. стороны подписали «План действий по научно-техническому сотрудничеству на 2018–2020 гг.»²⁸⁷, тогда же был создан форум городов Греции и Китая. Годом ранее в Афинах состоялся Форум древних цивилизаций, в котором приняли участие представители Китая. Греческие учёные также начали проявлять интерес к Поднебесной. Ряд исследовательских и образовательных учреждений объединили усилия для мониторинга китайских инвестиций в Греции, опубликовав большое количество статей и организовав конференцию на тему «Новый Шёлковый путь Китая: “Один пояс, один путь” и Греция».

С 2015 г., несмотря на первоначальные опасения как греческих профсоюзов, так и левых радикалов, правительство Греции оказывало неограниченную политическую поддержку нарастающему экономическому присутствию Китая. Деловые круги, в частности, Греческая федерация предприятий и Торговая палата Афин²⁸⁸, по-видимому, полностью поддерживают привлечение иностранных инвесторов, в том числе из Китая. На IV Дельфийском экономическом форуме 2019 г. почти все делегаты единодушно высказались в пользу китайских инвестиций²⁸⁹. Новое консервативное правительство во главе с К. Мицотакисом, сформированное по итогам парламентских выборов 2019 г., демон-

²⁸⁶ Greece, China and the 17+1 Initiative. ELIAMEP, 27.11.2020. URL: http://english.hanban.org/article/2018-05/28/content_733860.htm (дата обращения 17.09.2021).

²⁸⁷ Ibid.

²⁸⁸ Tonchev P., Ntavarinu P. Chinese Investment in Greece and the Big Picture of Sino-Greek Relations. Institute of International Economic Relations, 2017. P. 42.

²⁸⁹ Οικονομικό Φόρουμ Δελφών IV, 2019. URL: http://2019.delphiforum.gr/sites/default/files/def2019_annual_report_1.pdf (дата обращения 17.09.2021).

стрирует преимущество в отношениях с Китаем, следуя той же парадигме принятия решений, что и прежнее руководство страны. Это обстоятельство свидетельствует о серьёзной нацеленности греческого истеблишмента укреплять связи с Пекином в будущем.

Например, две страны объявили 2015 г. «Годом морского сотрудничества между Грецией и Китаем», тем самым способствуя дальнейшему развитию взаимоотношений в секторах судоходства, торговли и туризма. Из наиболее заметных двухсторонних греко-китайских инициатив 2021 г. стоит выделить объявление перекрёстного Года культуры и туризма Греции и Китая. Об этом условились в ходе телефонного разговора в июле 2021 г. лидеры двух стран К. Мицотакис и С. Цзиньпин. Мероприятия в рамках инициативы будут проходить с сентября 2021 г. по сентябрь 2022 г., что может стать ещё одной хорошей возможностью для дальнейшего укрепления отношений и увеличения туристических потоков между двумя странами.

Выводы

Начиная с 2006 г., когда отношения Греции и Китая вышли на уровень стратегического партнёрства, Китай последовательно демонстрирует готовность инвестировать в экономику Греции на условиях участия последней в китайской инициативе «Один пояс, один путь». Этот шаг Пекина стал поводом к постепенному сближению двух стран на фоне недостаточного финансирования Греции со стороны институтов ЕС. Греция, в свою очередь, следуя примеру партнёров по Европейскому союзу, пыталась развивать свои отношения с ключевыми мировыми и региональными державами, в том числе с Китаем. С одной стороны, это позволило укрепить торговые и инвестиционные связи с Поднебесной, содействовало выходу из экономического кризиса и переводу хозяйства на траекторию устойчивого развития. С другой стороны, возникла вероятность попадания в экономическую зависимость от Пекина, поскольку ключевыми направлениями его инвестиций в Грецию продолжают оставаться такие бюджетобразующие сферы экономики, как транспорт и коммуникации, а основные двусторонние соглашения направлены на развитие портовой и железнодорожной инфраструктуры. В то

же время сегодня объективно сложно оценить эффективность тех или иных проектов и их влияние на экономические показатели двух стран, так как большинство проектов находится в стадии планирования или реализации. В целом успешное китайско-греческое экономическое партнёрство подкрепляется сотрудничеством и в политической сфере. Греция не раз выступала в поддержку Китая в ходе сложных дебатов на уровне ЕС и ООН.

Что касается отсутствия единого подхода Китая в отношении реализации инициативы «Один пояс, один путь», то это вопрос серьёзного беспокойства со стороны институтов Европейского союза. Начиная с 2017 г., Брюссель стремится ограничить экономическое присутствие Пекина в странах европейского Средиземноморья, а также заставить китайские компании действовать в соответствии со стандартами и нормами ЕС. В этом отношении ключевым инструментом стал механизм скрининга китайских инвестиций, запущенный в марте 2019 г. Евросоюз также настороженно подходит к развитию технологии 5G китайскими компаниями в Европе, опасаясь, что Китай может использовать высокотехнологичный сектор в корыстных целях, в том числе для кражи персональных данных или шпионажа. Насколько перспективным и результативным окажется сотрудничество ЕС с Китаем в рамках инициативы «Один пояс, один путь», покажет время. Очевидно, что фактор глубокого экономического присутствия Китая в Средиземноморье существенным образом изменит не только его экономический ландшафт, но также внесёт серьёзные коррективы в общее геополитическое пространство региона.

ГЛАВА 7. «СИНЯЯ ЭКОНОМИКА» – СФЕРА ПЕРЕСЕЧЕНИЯ И СТОЛКНОВЕНИЯ ИНТЕРЕСОВ

Обладая развитой, быстро растущей морской экономикой, Китай разделяет принципы «синей экономики»²⁹⁰ и устойчиво-

²⁹⁰ Информацию о «синей экономике» см.: Колесникова М.Л. Системный аспект «синей экономики» ЕС // Международная жизнь. 2020. №11. С. 94-101; Колесникова М.Л. «Синяя экономика» и ЕС // Международная жизнь. 2019. №6. С. 106-113; Колесникова М.Л. Средиземноморские страны ЕС в «синей экономике» // Современная Европа. 2019. №3. С. 161-171.

го развития, что свидетельствует о его намерениях соответствовать мировым экологическим трендам. Морские интересы КНР выходят далеко за границы близкой ему географической зоны. В рамках выдвинутой в 2013 г. глобальной инициативы «Один пояс, один путь» Китай осуществляет масштабные инвестиции в инфраструктуру средиземноморских стран. Тем самым он получает возможность закрепиться на рынках ЕС и обеспечивает себе доступ к стратегически важным коммуникациям и ресурсам. Деятельность на территории Европейского союза оказывает положительное влияние и на «синюю экономику» самого Китая, так как активизирует работу его морского транспорта и портов.

Средиземноморские страны заинтересованы в сотрудничестве с Китаем и рассчитывают на выгоды от его инвестиций, особенно по линии долгосрочного и масштабного проекта «Морской Шёлковый путь XXI века». Однако интересы партнёров не всегда совпадают. С одной стороны, приток китайских инвестиций создаёт новые стимулы для развития морских отраслей в регионе (порты, морской транспорт, возобновляемая энергетика), что соответствует ожиданиям средиземноморских стран. С другой стороны, в этой деятельности Китай руководствуется собственными приоритетами и вкладывает средства только в интересующие его проекты.

Активно наращивая в настоящее время свои мощности в соответствующих отраслях средиземноморских стран, КНР может в будущем составить серьёзную конкуренцию местным производителям. К числу важных характеристик проводимой Китаем политики относится то, что он избирательно реализует возможности «синей экономики» средиземноморских стран ЕС. Объектами его приоритетного внимания становятся транспорт и энергетика. Китай проявляет определённый интерес к таким отраслевым направлениям, как судоремонт и круизный туризм. При этом автору не удалось обнаружить информацию о значимых совместных проектах стран Евросоюза и Китая в других областях «синей экономики».

«Синяя экономика» средиземноморских стран ЕС

Деятельность Китая на средиземноморском направлении связана прежде всего с проектом «Морской шёлковый путь XXI века», который представляет собой морскую часть инициативы

«Один пояс, один путь». В рамках этой инициативы Китай заключил соглашения о сотрудничестве со 140 государствами и 31 международной организацией²⁹¹. Кроме того, подписано 38 двусторонних и региональных соглашений о морских перевозках²⁹².

По имеющейся информации²⁹³, в инициативе КНР принимают участие шесть из восьми средиземноморских стран ЕС: Греция, Италия, Кипр, Мальта, Словения, Хорватия. В силу своего географического положения и традиций хозяйствования они вносят вклад в морскую экономическую деятельность ЕС, специализируясь на её различных отраслях.

Весомый вклад в морское хозяйство Евросоюза вносят две его средиземноморские страны – Испания и Франция. Испания показывает высокую долю занятых в «синей экономике» (18,8%) и произведённой ВДС (14,6%). Страна лидирует в таких секторах как прибрежный туризм и добыча живых ресурсов. Испания и Франция отказываются от официального участия в китайской инициативе «Один пояс, один путь», однако взаимодействуют с Китаем в различных проектах²⁹⁴.

Наибольшая совокупная доля шести стран – участниц проектов Китая приходится на морской транспорт Евросоюза (почти треть занятых и до четверти произведённой добавленной стоимости), а также сферу прибрежного туризма. Большое значение для экономики ЕС имеют судостроение и портовая деятельность (таблица 3).

Средиземноморские порты входят в число 20-ти самых крупных морских портов ЕС (таблица 4). В их числе: греческий порт Пирей, итальянские Триест и Генуя, а также испанские Алхеси-

²⁹¹ BRI активно развивается. PRC.TODAY, 04.06.2021. URL: <https://prc.today/novosti-kitajskoj-inicziativy-poyas-i-put-3/>

²⁹² Инициатива совместного строительства «Одного пояса, одного пути»: прогресс, вклад и перспективы. Канцелярия руководящей рабочей группы по продвижению строительства «Одного пояса, одного пути». Китай, Пекин. 20.04.2019. URL: <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/document/issue/87094.htm>

²⁹³ Соглашения о сотрудничестве и меморандумы о взаимопонимании в рамках инициативы «Пояс и путь». 20.06.2021. URL: <https://prc.today/soglasheniya-о-sotrudnichestve-i-memorandумы-о-vzaimoponimanii-v-ramkah-inicziativy-poyas-i-put/>

²⁹⁴ Пакулин В.С. Инвестиционные проекты КНР в странах европейского средиземноморья в рамках проекта «Пояс и Путь». Вестн. Том. гос. ун-та. История. 2021. №70. DOI: 10.17223/19988613/70/14

Таблица 3

Доля средиземноморских стран в занятости и валовой добавленной стоимости «синей экономики» Евросоюза в 2017 г., %

Страна	Прибрежный туризм		Добыча живых морских ресурсов		Морская добыча минералов, нефти и газа		Портовая деятельность		Судостроение и судоремонт		Морской транспорт		«Синяя экономика» (суммарно по 6-ти секторам)	
	РС ¹	ВДС ²	РС	ВДС	РС	ВДС	РС	ВДС	РС	ВДС	РС	ВДС	РС	ВДС
Греция	12,2	5,1	6,7	3,1	0,7	0,3	2,7	2,2	2,7	1,3	7,6	4,7	8,6	3,3
Испания	26,0	26,9	19,9	17,1	4,9	2,0	6,5	8,9	7,5	5,9	4,3	3,8	18,8	14,6
Франция	8,5	13,5	10,9	14,1	8,5	5,9	10,4	11,7	10,4	14,3	6,6	4,4	9,1	11,2
Хорватия	5,0	3,8	2,2	0,6	1,4	0,4	0,9	0,4	3,1	0,6	2,8	0,8	3,6	1,7
Италия	9,4	10,9	13	13,1	9,4	7,8	6,1	6,4	11,2	14,1	21,5	17,8	10,3	11,0
Кипр	0,7	0,6	0,4	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,4	0,3	0,1	0	0,5	0,3
Мальта	0,4	0,4	0,3	0,2	0,1	0	0,1	0,1	0,1	0,1	0	0,1	0,3	0,2
Словения	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4	0,1	0,4	0,4	0,3	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1
Суммарный показатель шести стран ЕС ³	27,8	20,9	22,7	17,3	12,3	8,8	10,4	9,7	17,8	16,7	32,1	23,5	23,4	16,6
Суммарный показатель Испании и Франции	34,5	40,4	30,8	31,2	13,4	7,9	16,9	20,6	17,9	20,2	10,9	8,2	27,9	25,8
Итого ⁴	62,3	61,3	53,5	48,5	25,7	16,7	27,3	30,3	35,7	36,9	43	31,7	51,3	42,4

¹ рабочая сила – доля занятых;

² валовая добавленная стоимость;

³ Греция, Хорватия, Италия, Кипр, Мальта, Словения;

⁴ суммарный показатель всех восьми средиземноморских стран ЕС.

Источник: EU Blue Economy Report 2019. 05.03.2019. URL: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/676bbd4a-7dd9-11e9-9f05-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-search>.

рас, Барселона и Валенсия и французский Марсель. Практически все они попадают также в 20-ку ведущих контейнерных портов Евросоюза.

Некоторые средиземноморские страны занимают серьезные позиции в других отраслях мирового морского хозяйства. Например, Греция входит в 5-ку крупнейших стран-судовладельцев. По данным 2020 г., ей принадлежит 20,7% мирового тоннажа и 54,3% тоннажа, контролируемого ЕС. Греческие судовладельцы контролируют 32,6% мирового танкерного флота, 15,1% мировых танкеров для химической продукции и 16,3% мирового парка СПГ (сжиженного природного газа), 21,7% мировых

Таблица 4

Отдельные показатели деятельности средиземноморских портов, входящих в двадцать ведущих портов ЕС, 2019 г.

ЕС, страна	Порт	Вес переваленных грузов, млн т.	Доля от показателя ЕС, %	Место в 20-ке ведущих портов ЕС	Контейнерооборот, млн TEU ²⁹⁵	Доля от показателя ЕС, %	Место в 20-ке ведущих портов ЕС
ЕС	–	1852,1	100	–	85,8	100	–
Греция	Пирей	56,8	3,1	14	5,6	6,6	4
Испания	Алхесирас	89,9	4,9	5	5,1	6	6
	Валенсия	65,3	3,5	9	5,4	6,3	5
	Барселона	54,7	3	15	3,3	3,9	9
Италия	Триест	60,3	3,3	12	–	–	–
	Генуя	49,7	2,7	18	2,2	2,5	13
Франция	Марсель	74,1	4	6	1,4	1,7	20

Составлено автором по данным Евростата.

Источник: Top 20 ports - gross weight of goods handled in each port, by direction. Eurostat. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/data/database> // Top 20 ports – volume (in TEUs) of containers handled in each port, by loading status (main ports). Eurostat URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/data/database> (дата обращения 13.08.2021).

сухогрузов, 8,9% мировых контейнерных судов²⁹⁶. Испания является вторым по популярности туристическим направлением в мире, лидирует по отдельным показателям в рыболовной отрасли ЕС, имеет третий по величине рыболовный флот в мире²⁹⁷.

Самыми крупными морскими экономиками среди средиземноморских стран ЕС являются Испания, Италия и Франция. За ними следует Греция и Хорватия. Все они обладают существенным совокупным потенциалом в различных секторах «синей экономики», что может стать причиной интереса к ним со стороны Китая. Наличие крупных портов на побережье Средиземного моря является значимым фактором для реализации китай-

²⁹⁵ Двадцатифутовый эквивалент (*twenty foot equivalent units, TEU*) – условная единица учёта парка контейнеров и объёма контейнерных перевозок, равная объёму контейнера длиной 20 футов. См.: Большая российская энциклопедия. 2021. URL: https://bigenc.ru/technology_and_technique/text/1971614

²⁹⁶ Greek shipping and economy 2020. Union of Greek Shipowners. URL: <https://www.ugs.gr/en/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2020/>

²⁹⁷ EU Blue Economy Report 2021 (Annexes). P. 13. URL: https://blueindicators.ec.europa.eu/published-reports_en

ских транспортных проектов.

Особенности взаимодействия сторон в морской сфере

Можно выделить следующие особенности экономического взаимодействия Китая со средиземноморскими странами ЕС в морской сфере.

Греция – участник инициативы «Один пояс, один путь», в 2018 г. страны подписали Меморандум о взаимопонимании в данной сфере²⁹⁸. Китай наращивает своё присутствие в стране. Один из его самых масштабных проектов связан с инвестициями в порт Пирей, которому он отводит роль своих «ворот» в Южную и Центральную Европу. В 2008 г. китайская компания *China COSCO Shipping* (далее – *COSCO*) подписала концессионное соглашение с правительством Греции на часть порта Пирей. В 2016 г. она приобрела контрольный пакет его акций²⁹⁹. Кроме того, администрация порта и компания заключили соглашение о развитии железнодорожного сообщения. В результате только в течение 2016 г. пропускная способность контейнерного порта увеличилась по сравнению с предыдущим периодом (с 2007 по 2015 гг.) на 168% – до 3,7 млн *TEU*. С этими действиями связывают и увеличение индекса обслуживания линейным судоходством всей Греции с 27 в 2008 г. до 59 в 2018 г.³⁰⁰ Всемирный банк считает Пирей положительным примером китайских инвестиций³⁰¹. Существует мнение, что этот порт один из самых быстрорастущих в ЕС и во всём мире³⁰².

²⁹⁸ Соглашения о сотрудничестве и меморандумы о взаимопонимании в рамках инициативы «Пояс и путь». PRC.TODAY, 20.06.2021. URL: <https://prc.today/soglasheniya-o-sotrudnichestve-i-memorandumy-o-vzaimoponimanii-v-ramkah-inicziativy-poyas-i-put/>

²⁹⁹ Tonchev P. Greco-us ties deeper than sino-greek relations. Institute of International Economic Relations // Europe in the Face of US-China Rivalry. A Report by the European Think-tank Network on China. January 2020. P. 85, 87. URL: https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/etnc_report_us-china-europe_january_2020_complete.pdf

³⁰⁰ Индекс (*Liner Shipping Connectivity Index, LSCI*) демонстрирует, как страна вовлечена в международную торговлю через сеть линейных морских перевозок. См. ЮНКТАД, 21.06.2013. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/cid30_ru.pdf

³⁰¹ Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. World Bank. P. 58.

³⁰² Tonchev P., Davarinou P. Chinese Investment in Greece and the Big Picture of

Предварительная оценка хозяйственного значения Пирея показывает, что китайцы рассматривают его не иначе как «входную точку» стратегических коммуникаций «Морского Шёлкового пути XXI века» в экономическое пространство ЕС. Этим во многом объясняется особая финансово-экономическая активность Китая на данном направлении. Так, в 2016 г. *COSCO* приступила к реализации многомиллионного инвестиционного проекта по превращению Пирея в крупный круизный порт. В китайской компании планируют, что он не только сможет принимать одновременно до 14 круизных судов³⁰³, но станет одним из крупнейших центров круизного туризма в мире³⁰⁴. Компания планирует развивать здесь другие проекты, в частности, связанные с судоремонтом³⁰⁵. В Греции не исключают, что китайские капиталовложения в Пирей играют роль «якорных инвестиций». Они открывают дорогу для других китайских крупных компаний, а также инвестиций в смежные с портовой деятельностью отрасли³⁰⁶.

Китай инвестирует и в другие объекты в стране, в том числе в возобновляемые источники энергии. В 2017 г. китайская компания *Shenhua Renewables* приобрела 75% акций четырёх ветропарков, разрабатываемых корпорацией *Copelouzos Group* (Греция)³⁰⁷. Большинство таких объектов греческой компании расположено в Эгейском море³⁰⁸. Со своей стороны, Греция также вкладывает средства в проекты Китая. Если китайские прямые инвестиции в Грецию в 2018 г. составили 1,2 млрд евро, то греческие вложения в Китай, главным образом в судоходные компании Гонконга, достигли 1,8 млрд евро³⁰⁹.

Sino-Greek Relations. 2017. P. 17. URL: https://idos.gr/wp-content/uploads/2017/12/Chinese-Investment-in-Greece_4-12-2017.pdf

³⁰³ Ibid.

³⁰⁴ Greek Prime Minister Alexis Tsipras Visited COSCO Shipping Headquarters. 07.07.2016. URL: http://en.coscoshipping.com/art/2016/7/7/art_6923_49212.html

³⁰⁵ Tonchev P., Davarinou P. Chinese Investment ...

³⁰⁶ Ibid. P. 24.

³⁰⁷ Чем опасны китайские инвестиции в страны Балканского полуострова // RIAFAN.RU, 30.12.2020. URL: <https://riafan.ru/1361904-chem-opasny-kitaiskie-investicii-v-strany-balkanskogo-poluostrova>

³⁰⁸ Copelouzos Group. Wind parks. URL: <https://www.copelouzos.gr/en/service/wind-farms/>

³⁰⁹ Tonchev P. Greco-us ties deeper than sino-greek relations. Institute of Interna-

Греция ждёт экономического эффекта от иностранных инвестиций. Между тем здесь считают, что основная цель Китая в регионе – строительство транспортного коридора из Средиземноморья в Центральную Европу, что позволит ему сократить продолжительность и стоимость транспортировки своих товаров, расширить присутствие на рынках ЕС и обеспечить продвижение в южное Средиземноморье³¹⁰. В греческих оценках ситуации пока нет определённости относительно эффективности китайских инвестиционных проектов для национальной экономики. Отмечается, что на данном этапе китайские инвесторы фокусируются на собственных интересах, в то время как Греция нуждается в финансировании различных отраслей³¹¹.

Италия стала первой страной Большой семёрки (G7), подписанием Меморандум о взаимопонимании с Китаем по инициативе «Один пояс, один путь» (март 2019 г.). В рамках договорённостей были определены основные области для сотрудничества, которые в числе прочего охватили транспорт, логистику и инфраструктуру (включая порты и возобновляемую энергетику)³¹². Страна заключила 29 соглашений на сумму 2,5 млрд евро³¹³. Также Рим договорился об инвестициях в свои порты – Геную и Триест³¹⁴. Особое значение отводилось проекту по развитию Триеста. Порт стратегически важен для Китая, так как связывает Средиземноморье со странами, не имеющими выхода к морю (Австрией, Венгрией и др.)³¹⁵. Однако планы китайских

tional Economic Relations. P. 84.

³¹⁰ Tonchev P., Davarinou P. Chinese Investment in Greece ...

³¹¹ Ibid. P. 35.

³¹² Memorandum of understanding between the government of the Italian Republic and the Government of the People's Republic of China on cooperation within the framework of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road Initiative. March, 2019. URL: https://www.governo.it/sites/governo.it/files/Memorandum_Italia-Cina_EN.pdf

³¹³ Femke van der Eijk, Gunavardana A.P. The Road that divided the EU: Italy joins China's Belt and Road Initiative. 25.06.2019. URL: <https://europeanlawblog.eu/2019/06/25/the-road-that-divided-the-eu-italy-joins-chinas-belt-and-road-initiative/>

³¹⁴ Алексеенкова Е.С. Морская экономика Италии в контексте Зелёного курса ЕС // Современная Европа. 2021. №2. С. 63-74.

³¹⁵ Пакулин В.С. Инвестиционные проекты КНР в странах европейского средиземноморья в рамках проекта «Пояс и Путь». Вестн. Том. гос. ун-та. История. 2021. №70. С. 97.

инвесторов не были реализованы в полной мере.

Считается, что участие в китайском проекте даёт Италии возможность обрести новую «геостратегическую» роль в Средиземноморском регионе³¹⁶. В то же время её называют одним из важнейших стратегических игроков Китая в Европе³¹⁷.

Франция. Отмечается настороженное отношение французов к растущей китайской гегемонии в мире, в том числе в контексте «Пояса и пути». Страна сотрудничает с Китаем, однако при этом пока отказывается подписывать меморандум о взаимопонимании по данной инициативе³¹⁸. Многие совместные проекты реализуются за рамками проектов «Одного пояса, одного пути»³¹⁹.

Испания выражает обеспокоенность «последствиями растущего Китая для её экономических и стратегических интересов»³²⁰. Она не подписывала меморандум о взаимопонимании, однако сотрудничает с Китаем в отдельных областях. В Испании считается, что любые проекты в рамках инициативы должны придерживаться определённых принципов, в частности, экологической устойчивости³²¹.

Кипр. Представители Китая и Кипра подписали Меморандум о взаимопонимании в октябре 2018 г.

Мальта в 2018 г. подписала Меморандум о взаимопонимании в рамках инициативы Китая. И Мальта, и Кипр сотрудни-

³¹⁶ Casarin N. Italy: between the Euro-Atlantic alliance and the pull of Chinese money. Istituto Affari Internazionali // Europe in the Face of US-China Rivalry. A Report by the European Think-tank Network on China. January 2020. P. 99.

³¹⁷ Italy Signs on to Belt and Road Initiative: EU-China Relations at Crossroads? 04.04.2019. URL: <https://www.eastwest.ngo/idea/italy-signs-belt-and-road-initiative-eu-china-relations-crossroads>

³¹⁸ Seaman J. France and US-China tensions: bolstering multilateralism and a more autonomous Europe. French Institute of International Relations // Europe in the Face of US-China Rivalry. A Report by the European Think-tank Network on China. January 2020. P. 67.

³¹⁹ Пакулин В.С. Инвестиционные проекты КНР ... С. 99.

³²⁰ Mario Esteban & Miguel Otero-Iglesias. Spain longs for a stronger Europe in the face of US-China antagonism. Elcano Royal Institute // Europe in the Face of US-China Rivalry. A Report by the European Think-tank Network on China. January 2020. P. 157.

³²¹ Jane Cai. Belt and road reflects reality that China is now a world power, Spanish foreign minister says. 24.04.2019. URL: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3007351/new-silk-road-reflects-reality-china-now-world-power-spanish>

чают с Китаем в различных областях. В частности, китайская компания *China Merchants Port Holdings* является миноритарным акционером терминала в порту Марсашлокк (мальт. – *Marsaxlokk*)³²². Однако доступная информация о значимых проектах в морской сфере этих стран отсутствует.

Хорватия поддержала инициативу «Пояс и путь», подписав Меморандум о взаимопонимании в 2017 г.³²³ Первые китайские инвестиции (160 млн евро в течение двух лет) в её рамках пришли в страну в конце 2018 г., после чего там началось сооружение ветровой электростанции. Проект реализован крупной китайской строительной компанией *Norinco International Cooperation*, которая является частью корпорации *China North Industries*³²⁴. Между тем в начале 2021 г. администрация порта Риека аннулировала заявку консорциума из трёх китайских компаний на строительство и 50-летнюю концессию глубоководного контейнерного терминала (*Zagreb Deep Sea Container terminal*). Стоимость тендера составляла не менее 2,7 млрд евро³²⁵.

Таким образом, несмотря на значительный суммарный потенциал «синей экономики» средиземноморских стран ЕС, Китай вкладывает свои средства в его использование выборочно, с учётом необходимости реализации собственных приоритетов. При этом деятельность КНР на средиземноморском направлении осуществляется на основе декомпозиции общих интересов ЕС в рамках конкретных двухсторонних договорённостей с отдельными странами Европейского союза на взаимовыгодной основе.

Возможности и риски

По оценке международной консалтинговой компании *McKinsey & Company*, инвестиции Китая в инфраструктуру стран, уча-

³²² Frans-Paul van der Putten. European seaports and Chinese strategic influence. The relevance of the Maritime Silk Road for the Netherlands. Clingendael Institute. December 2019. P. 7. URL: https://www.clingendael.org/sites/default/files/2019-12/Report_European_ports_and_Chinese_influence_December_2019.pdf

³²³ Соглашения о сотрудничестве и меморандумы о взаимопонимании в рамках инициативы «Пояс и путь». 20.06.2021.

³²⁴ Lauren Simmonds. Chinese Investment in Croatia: First 160 Million Euro Project Begins. 2 December 2018. URL: <https://www.total-croatia-news.com/business/32770-chinese-investment-in-croatia>

³²⁵ Simmonds L. Rijeka Port Chinese Investment Stopped Owing to EU, US Pressure. 3.01.2021. URL: <https://www.total-croatia-news.com/business/49331-rijeka-port-chinese-investment>

ствующих в реализации инициативы «Один пояс, один путь» (в первую очередь в энергетику и транспорт), будут способствовать сокращению дефицита необходимых инвестиций в мировую инфраструктуру³²⁶ (сокращению инфраструктурного разрыва³²⁷). Это касается и государств ЕС. Ожидается, что финансовые вложения в транспортную инфраструктуру будут способствовать росту экономики стран-участниц, а также мировой экономики в целом. Кроме того, эти действия позволят модернизировать транспортную инфраструктуру стран, которые располагаются «по линиям транспортных коридоров»³²⁸. Развитие последних сократит время и затраты на торговые операции, увеличит их общий объём, будет содействовать притоку прямых иностранных инвестиций³²⁹. В этом контексте инициатива Китая и связанные с ней вложения в инфраструктурные проекты могут рассматриваться странами ЕС как возможность стимулировать социально-экономическое развитие и увеличить численность рабочих мест³³⁰.

Европейская комиссия в 2020 г. подсчитала, что китайские государственные и частные компании вложили средства в терминалы 32 крупных и средних портов, расположенных в 14-ти странах ЕС. Компания *China COSCO Shipping*, которая занима-

³²⁶ China and the world. Inside the dynamics of a changing relationship. McKinsey Global Institute. 2019. P. 126, 129. URL: <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/featured%20insights/china/china%20and%20the%20world%20inside%20the%20dynamics%20of%20a%20changing%20relationship/mgi-china-and-the-world-full-report-june-2019-vf.ashx>

³²⁷ Различие между объёмом существующей инфраструктуры и её целевым уровнем, удовлетворяющим задачам социально-экономического развития // Словарь терминов, используемых в международных договорах Российской Федерации. М.: Издание Государственной Думы, 2017. С. 83. URL: <http://duma.gov.ru/media/files/osZqq98uCtUNArJARK2ai1tlXjDWLHe.pdf>

³²⁸ Гемуева К.А. Китайские инвестиции в транспортную инфраструктуру ЕС: стимул для развития двусторонней торговли? // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12. №6. С. 152-169. DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-6-7

³²⁹ Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. World Bank. 2019. P. 45. URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors> (дата обращения 09.08.2021).

³³⁰ The EU: Pondering strategic engagement with China's Belt and Road Initiative. URL: <https://www.sipri.org/commentary/topical-backgrounder/2017/eu-pondering-strategic-engagement-chinas-belt-and-road-initiative>

ет третье место в мире по объёму контейнерных перевозок и пятое как оператор портовых терминалов, обладает их акциями в городах Пирей (Греция), Валенсия, Лас-Пальмас и Бильбао (Испания), Зебрюгге (Бельгия), Роттердам (Нидерланды), Вадо Лигуре (Италия), Антверпен (Бельгия) и др.³³¹ Среди проектов «Одного пояса, одного пути» рассматривалась «инициатива пяти портов» («Альянс пяти портов»), в рамках которой планировалось оптимизировать работу контейнерных портов Венеции, Триеста и Равенны (Италия), Копера (Словения) и Риеки (Хорватия). Проект пока не реализован. В 2017 г. *COSCO Shipping Ports (Spain) Limited* приобрела 51% акций на сумму 203 млн евро *Noatum Port Holdings*, владеющей *Noatum Container Terminal Valencia* – крупнейшим контейнерным терминалом в порту Валенсии³³².

В число основных китайских инвесторов вошли компании *China COSCO Shipping*, *China Merchants Ports Holdings* и *COFCO International*. Крупная частная инвестиционная компания *Hutchison Port Holdings* (Гонконг) владеет терминалами в разных странах ЕС, в том числе Барселонским Южным терминалом (Испания, *Barcelona Europe South Terminal, BEST*)³³³. Это крупнейший контейнерный терминал в Южной Европе, который называют «стратегическими коммерческими воротами», соединяющими Европу с Ближним Востоком, Северной Африкой и Азией³³⁴.

Массовый приток китайских инвестиций в порты ЕС вызывает опасения относительно их геополитических и экономических последствий, стимулирует дискуссии о возможных путях противодействия этому процессу³³⁵. Примером контрмер Евро-

³³¹ EU Blue Economy Report 2020. P. 89, 91. URL: https://blue-indicators.ec.europa.eu/sites/default/files/2020_06_BlueEconomy-2020-LD_FINAL-corrected-web-acrobat-pro.pdf

³³² COSCO Shipping Acquired 51% shares in Noatum Port Holdings in Spain. 13.06.2017. URL: http://en.coscoshipping.com/art/2017/6/13/art_6923_59856.html.

³³³ EU Blue Economy Report 2020. P. 90.

³³⁴ The largest container terminal in southern Europe is officially unveiled in Barcelona Port // Catalan News, 28.09.2012. URL: <https://www.catalannews.com/business/item/the-largest-container-terminal-in-southern-europe-is-officially-unveiled-in-barcelona-port>

³³⁵ European seaports and Chinese strategic influence. The relevance of the Maritime Silk Road for the Netherlands Frans-Paul van der Putten Clingendael Report December 2019. URL: <https://www.clingendael.org/sites/default/files/2019->

пейского союза является принятый в 2019 г. «Регламент о правилах привлечения прямых иностранных инвестиций». В нём говорится о необходимости учитывать все факторы инвестирования, включая воздействие на критически важные инфраструктуру и технологии, а также на товары и технологии двойного назначения³³⁶ (англ. – *dual use items*)³³⁷.

Официальный Брюссель рассматривает экономическое продвижение Китая вглубь своей территории как вызов. С одной стороны, финансовая «подпитка» создаёт новые возможности для инфраструктурного роста национальных компаний государств-членов, что может содействовать общему экономическому росту ЕС. С другой, высокая плотность точечного присутствия китайских финансов в хозяйственных системах отдельных стран, а также весьма крупный суммарный объём капиталовложений показывают, что данная деятельность выходит за рамки обычной практики международного инвестирования. В течение 2013–2019 гг. Китай вложил в экономику Великобритании 63 млрд евро, что составило 2,5% национального ВВП. В Германию за то же время было направлено 37,8 млрд евро (1,1% национального ВВП). Франция получила китайских инвестиций на сумму 14,6 млрд евро, такую же сумму привлекла и Финляндия, что составило 0,6% и 6,1% национального ВВП соответственно. Для Словении реализованные за этот период китайские капиталовложения равнялись 4% её ВВП, а для Греции – превысили 2% ВВП³³⁸.

Есть основания говорить о новом геополитически значимом феномене – «потоковой» экспансии китайского капитала в ЕС, которая носит масштабный характер и распределяется по на-

12/Report_European_ports_and_Chinese_influence_December_2019.pdf

³³⁶ Товары и технологии двойного назначения могут использоваться как в гражданских, так и в военных целях // Council Regulation (EC) №428/2009 of 5 May 2009 setting up a Community regime for the control of exports, transfer, brokering and transit of dual-use items. опубликовано 29.05.2009. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32009R0428>

³³⁷ Regulation (EU) 2019/452 of the European Parliament and of the Council of 19 March 2019 establishing a framework for the screening of foreign direct investments into the Union.

³³⁸ The EU Blue Economy Report. 2020. P. 92. URL: https://blueindicators.ec.europa.eu/sites/default/files/2020_06_BlueEconomy-2020-LD_FINAL-corrected-web-acrobat-pro.pdf (дата обращения 05.08.2021).

правлениям и видам деятельности. Примером служит полная или частичная скупка китайским частным и государственным бизнесом портов и терминалов, в том числе в рамках формирующейся инфраструктуры нового Шёлкового пути. Обращает на себя внимание и наращивание китайских активов в отдельных государствах³³⁹.

Существуют и другие факторы риска, связанные с пересечением морских интересов Европейского союза и Китая. В частности, активное участие отдельных средиземноморских стран в инициативе «Один пояс, один путь» угрожает расколом консолидированной позиции ЕС³⁴⁰. Есть вероятность несовпадения интересов некоторых его государств (Италия, Греция), заинтересованных в инвестициях Китая, в т.ч. в рамках «Морского Шёлкового пути XXI века», и самого Евросоюза, опасającego усиления китайского влияния в этих странах. Следует признать, что, хотя проект создаёт конкуренцию в отношениях между Брюсселем и Пекином, он одновременно формирует новые направления для сотрудничества в сфере «синей экономики».

Выводы

Китай заинтересован в использовании имеющейся транспортной инфраструктуры Средиземноморья и в развитии новых транспортных проектов региона под своим контролем. Самые крупные его инвестиции в «синюю экономику» средиземноморских стран ЕС связаны с портовой деятельностью и морскими перевозками. Второй по значимости приоритет – местные объекты энергетики, что непосредственно затрагивает основные отраслевые направления «синей экономики» ЕС.

Одним из наиболее масштабных инвестиционных проектов Китая в регионе является греческий порт Пирей. Можно предположить, что в дальнейшем он может быть использован Пекином в качестве «плацдарма» для поэтапного расширения китайского присутствия в экономическом пространстве ЕС. Деятель-

³³⁹ Авилова А.В. Китайский капитал в странах ЕС: пример Португалии // Общественные науки и современность. 2020. №6. С. 65-77. DOI 10.31857/S086904990013050-7

³⁴⁰ Д. Добров. Китай вовлекает Италию в проект «Нового шёлкового пути». INOSMI.RU, 25.03.2019. URL: <https://inosmi.ru/politic/20190325/244809288.html> (дата обращения 04.08.2021).

ность Китая в целом направлена на создание опорных инфраструктурных пунктов, устойчивость стратегических коммуникаций в рамках реализации инициативы «Один пояс, один путь».

Сохранение нынешней динамики и объёмов китайской экономической активности может при определённых условиях привести к её частичной конвертации в военно-политическое влияние на отдельные страны ЕС.

Таким образом, «Морской Шёлковый путь XXI века» выполняет стратегическую функцию коммуникационного обеспечения развития экономики Китая, ведёт к закреплению его роли как глобального производителя и регулятора мировой морехозяйственной деятельности, в том числе в Средиземноморском регионе.

Уже сейчас Европейский союз вынужден считаться с китайским присутствием в своём традиционном пространстве, что касается и морской хозяйственной деятельности. Нарастание активности в сфере «синей экономики» позволяет КНР выступать в качестве самостоятельного фактора, влияющего на состояние и развитие отдельных отраслевых направлений морской экономики ЕС и его прибрежных стран.

ГЛАВА 8. 50 ЛЕТ ДИПЛОМАТИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ КНР С ТУРЕЦКОЙ РЕСПУБЛИКОЙ: АНАЛИЗ ПОЛИТИЧЕСКОГО, ЭКОНОМИЧЕСКОГО И ДЕЛОВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Китай и Турция отметили в 2021 г. пятидесятилетие установления дипломатических отношений. Сегодня китайско-турецкие отношения – важный фактор мирового развития, влияние которого будет только возрастать в ближайшей перспективе. Интересы двух стран пересекаются в нескольких геополитических регионах: в Средиземноморье, на Ближнем Востоке, в Центральной Азии.

Движущей силой двустороннего взаимодействия стал, прежде всего, интерес КНР к Турции. Он обусловлен тремя группами факторов: ролью Турции в обозначенных выше регионах, её выгодным географическим положением, а также отношени-

ями КНР и Турции с крупными державами и международными организациями. Рассмотрим все три пункта подробнее.

Турция важна для Пекина как крупная региональная держава, проводящая независимую внешнюю политику. Достаточно вспомнить экономическую и военную роль Турции в конфликтах в Сирии и Ливии. В силу своих обширных и разносторонних экономических интересов в Средиземноморском регионе Китай объективно нуждается в поддержании в нём долгосрочной политической стабильности. Немалое значение для руководства КНР имеет физическое присутствие здесь китайских компаний и их многочисленных сотрудников.

Выгодное географическое расположение Турции позволяет использовать её для транспортировки китайских товаров в Европу. Неслучайно китайские компании широко представлены в ключевых областях турецкой экономики: морских и железнодорожных перевозках, энергетике и сфере информационных технологий. Причём в последние годы данный процесс демонстрирует очевидную положительную динамику. Сложившаяся ситуация также соответствует турецким экономическим интересам.

В плане отношений с международными организациями и глобальными игроками Турция представляет интерес для КНР как отличающаяся независимой риторикой страна НАТО. На фоне усиления антикитайских настроений внутри блока и «торговой войны» с США Пекин всё более осознаёт ценность партнёрства с миролюбиво настроенной к нему Турцией. Для Турции КНР – важный экономический партнёр в контексте противоречивых отношений со странами Евросоюза и переменчивых – с Россией. Одним из подтверждений этого стал тот факт, что Турция первой закупила именно китайскую вакцину от коронавируса, а не её западные или российские аналоги.

Возвращаясь к влиянию Турции в Центральной Азии, следует упомянуть и об идеях, так называемого пантюркизма. Они воздействуют на различные аспекты хозяйственной деятельности Турции в регионе. А также подпитывают политическую риторику, затрагивающую острые вопросы внутренней политики КНР, в частности, Синьцзян-уйгурского автономного района.

Далее мы рассмотрим исторический контекст формирова-

ния нормативной базы двусторонних отношений, очертим параметры китайско-турецкого экономического сотрудничества и более подробно остановимся на деятельности китайских компаний в Турции.

Четыре этапа двусторонних отношений и формирование корпуса двусторонних документов

С момента образования Китайской Народной Республики в 1949 г. Турецкая Республика придерживалась проамериканских настроений и поддерживала дипломатические отношения с Тайванем. В дальнейшем в истории двусторонних отношений можно выделить четыре периода: 1971–1978 гг., 1978–2000 гг., 2000–2010 гг. и с 2010 г. по настоящее время.

Дипломатические отношения с КНР были установлены только 4 августа 1971 г., когда послы КНР и Турции во Франции подписали соответствующее коммюнике³⁴¹. Тогда же дипломатическое представительство Тайваня в Стамбуле было переименовано в торговое представительство. Единственной причиной, побудившей Анкару начать официальные отношения с Пекином, стала политическая необходимость. Спустя два месяца после подписания документа, а именно 25 октября 1971 г., состоялось признание КНР в ООН. В целом же до конца 1970-х гг. уровень двусторонних контактов оставался низким при их общей довольно вялой динамике.

Начало второму этапу было положено с введением Китаем «политики реформ и открытости» в 1978 г. В том же году министр иностранных дел КНР Хуан Хуа впервые прибыл с официальным визитом в Турцию, что позволило сторонам провести переговоры на уровне глав внешнеполитических ведомств. В декабре 1981 г. состоялся ответный визит министра иностранных дел Турции Ильтера Тюркмена в КНР. Спустя год, в декабре 1982 г., визит в КНР нанёс президент Турции Ахмет Кенан Эврен, в ходе поездки прошла его встреча с Дэн Сяопином. За этими событиями в 1980–1990 гг. последовали другие много-

³⁴¹ Совместное коммюнике об установлении дипломатических отношений между Китайской Народной Республикой и Турецкой Республикой (中华人民共和国和土耳其共和国建立外交关系的联合公报). URL: https://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676956/1207_676968/t4933.shtml (дата обращения 15.10.2021).

численные контакты на высшем уровне³⁴².

Вслед за установлением дипломатических отношений и организацией первых визитов стороны приступили к подготовке большого корпуса документов, регулирующих двусторонние отношения в сферах торговли, промышленности, обмена технологиями, морской логистики и режима налогообложения. Китай и Турция подписали соглашения, регламентирующие деятельность консульской службы, установили безвизовый режим и закрепили правила оказания юридической помощи гражданам двух стран³⁴³.

Третий этап начался в апреле 2000 г., когда в ходе визита председателя КНР Цзян Цзэминя в Турцию между двумя государствами были установлены отношения сотрудничества нового типа. Уже в 2001 г. стороны впервые подписали совместный план действий внешнеполитических ведомств³⁴⁴.

Спустя два года, в апреле 2002 г., визит в Турцию нанёс председатель Госсовета КНР Чжу Жунци. В ходе его переговоров с президентом Ахметом Недждетом Сезером был подписан ещё один большой пакет документов. Стороны приложили усилия к тому, чтобы урегулировать процедуры таможенного контроля. Впервые на межгосударственном уровне были оформлены вопросы сотрудничества в таких областях, как сельское хо-

³⁴² Дун Маньюань. История и будущее китайско-турецких отношений (董漫远 中国与土耳其关系的历史与未来) // Arab World Studies. July. 2010. №4. P. 53-55.

³⁴³ Основные подписанные в этот период документы: Торговый протокол между Китайской Народной Республикой и Турецкой Республикой (18.05.1981), Соглашение между Китайской Народной Республикой и Турецкой Республикой в сфере экономики, промышленности и технологий (19.12.1981), Консульская конвенция между Китайской Народной Республикой и Турецкой Республикой (06.03.1989), Соглашение о безвизовом режиме между Китайской Народной Республикой и Турецкой Республикой (24.11.1989), Соглашение между Китайской Народной Республикой и Турецкой Республикой о правовой помощи по гражданским, коммерческим и уголовным делам (28. 09.1992), Соглашение о морской перевозке грузов между Китайской Народной Республикой и Турецкой Республикой (23.10.1992), Соглашение об избежании двойного налогообложения и предотвращении уклонения от уплаты налогов Китайской Народной Республикой и Турецкой Республикой (23.05.1995).

³⁴⁴ «План действий МИД Китайской Народной Республики и МИД Турецкой Республики».

зйство, информационные технологии и машиностроение³⁴⁵.

В июне 2009 г. в КНР с целью участия в Китайско-турецком торгово-экономическом форуме прибыл президент Турции Абдуллах Гюль. Он стал первым главой Турецкой Республики, посетившим Синьцзян-уйгурский автономный район.

В 2010 г. отношения Китая и Турции вступили в четвёртый этап. Стороны повысили класс взаимодействия до уровня стратегических отношений сотрудничества и развития, создав условия для включения Турции в инициативу «Один пояс, один путь» (ОПОП). По словам посла КНР в Турции Лю Шаобиня, «Турецкая Республика стала одной из первых стран, ясно высказавшихся в поддержку инициативы»³⁴⁶. 15 апреля 2015 г. Турция стала участником Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, а уже в октябре того же года в ходе заседания Саммита G20 в Анталье подписала с Китаем «Меморандум о взаимопонимании в области сопряжения инициатив «Один пояс, один путь» и «Срединный коридор»³⁴⁷. Отметим, что «Срединный коридор» (также известный как Транскаспийский международный транспортный маршрут) следует в страны Европы из Китая через Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и Турцию в обход транспортных маршрутов по территории России и Ирана. Вслед за этим в 2012 г. Турция и КНР подписали первое соглашение о валютном свопе.

На основе новых договорённостей, предполагавших более тесную координацию действий в рамках ОПОП, в 2015 г. был

³⁴⁵ Соглашение между Китайской Народной Республикой и Турецкой Республикой о сотрудничестве и взаимопомощи в таможенных делах, Меморандум о взаимопонимании между Министерством сельского хозяйства КНР и Министерством сельского хозяйства Турецкой Республики, Меморандум о взаимопонимании в области информационных технологий между Министерством информационной индустрии КНР (реорганизовано в 2008 г. – М.П.) и Министерством связи Турецкой Республики, Контракт о приобретении турецких автомобилей Китайской компанией по экспорту и импорту металлов и минералов.

³⁴⁶ Посол Дэн Ли опубликовал статью в ведущих СМИ Турции: инициатива «Один пояс, один путь» принесёт пользу народам Китая и Турции (邓励大使在土主流媒体发表署名文章:《“一带一路”倡议造福中土两国人民》). Официальный сайт МИД КНР. 23.04.2019. URL: https://www.fmprc.gov.cn/ce/ce_tur/chn/xwdt/t1657032.htm (дата обращения 25.08.2021).

³⁴⁷ Отношения КНР с Турцией (中国同土耳其的关). Официальный сайт МИД КНР....

создан Комитет по сотрудничеству между правительствами двух стран. Его цель – проведение консультаций по вопросам политического, торгово-экономического и гуманитарного сотрудничества, а также взаимодействия в области безопасности. Первое заседание Комитета состоялось в 2016 г. в Турции³⁴⁸.

Дальнейшее развитие политических и экономических отношений между странами рассматривается китайской стороной преимущественно в рамках реализации ОПОП. Участие Турции в инициативе повысило её привлекательность как площадки для китайских компаний. Это нашло выражение в большом количестве проектов, стартовавших или реализованных после 2015 г. С точки зрения совершенствования договорной базы на последнем этапе особенно выделяются два соглашения.

Первое – об экстрадиции, подписанное в декабре 2020 г. Событие получило большой резонанс, так как затрагивает крайне чувствительный для обеих сторон уйгурский вопрос. Турция, традиционно действуя в духе пантюркизма, неоднократно высказывалась о правах человека в Синьцзян-уйгурском районе³⁴⁹. В июне 2021 г. было подписано второе соглашение о валютном свопе в национальных валютах, предполагающее увеличение его суммы с 400 млн долл. до 6 млрд долл.³⁵⁰

Динамичное развитие китайско-турецких политических отношений на последних трёх этапах привело к расширению экономического сотрудничества. Остановимся подробнее на его основных показателях.

В 2020 г. Китай стал третьим торговым партнёром Турции после Германии и России³⁵¹. Несмотря на пандемию, по итогам

³⁴⁸ Ibid.

³⁴⁹ Договор об экстрадиции между Китайской Народной Республикой и Турецкой Республикой (中华人民共和国和土耳其共和国引渡条约). URL: <http://www.npc.gov.cn/npc/c30834/202012/8750af8c7f324d249aa3fbf24401b2d6.shtml> (дата обращения 15.10.2021).

³⁵⁰ Эрдоган: Турция и Китай подписали соглашение о валютном свопе на сумму 3600 млрд долл. Общая сумма составит 6 млрд долл. (埃尔多安：土耳其与中国签署规模36亿美元的新货币互换协议 总额达60亿美元). URL: <https://finance.eastmoney.com/a/202106141959864666.html> (дата обращения 15.10.2021).

³⁵¹ Турция: одинаковый взгляд на торговлю с Китаем (土耳其：与中国有相同的贸易视). Официальный сайт: China International Import Expo. 31.03.2021. URL: <https://www.ciie.org/zbh/cn/19news/dynamics/focus/20210331/27475.html>

2020 г. двусторонний торговый оборот вырос по отношению к предыдущему году почти на 18% и составил около 27 млрд долл. Китай экспортировал в Турцию товаров более чем на 22 млрд долл., тогда как турецкие поставки в Китай не достигли и 5 млрд долл. Крупное положительное сальдо в пользу КНР является характерной чертой и своеобразной константой двусторонней торговли. Если в 2016–2019 гг. его динамика позволяла строить весьма осторожные оптимистичные прогнозы, то резкий рост китайского экспорта в 2020 г. на фоне стагнации турецких поставок не оправдал этих ожиданий (табл. 5).

Таблица 5

Торговля товарами между Китаем и Турцией
в 2013–2020 гг., млн долл.

Год	Экспорт КНР	Импорт КНР	Сальдо КНР	Оборот
2013	18614	4861	13753	23 475
2014	20392	4164	16228	24 556
2015	19641	3290	16351	22 931
2016	17724	3161	14563	20 885
2017	19111	4363	14748	23 475
2018	18916	4447	14469	23 363
2019	18599	4221	14378	22 820
2020	22473	4462	18011	26 935

Источник: данные и расчеты автора на основании сведений, представленных китайской стороной UN Comtrade Database. URL: <https://comtrade.un.org/> (дата обращения: 16.10.2021).

В 2020 г. ведущими статьями китайского экспорта стали органические химические соединения (900 млн долл.); пластмассы и изделия из них (800 млн долл.); средства наземного транспорта, кроме железнодорожного (700 млн долл.) Следующая по значимости группа – ядерные реакторы и котлы, их было продано на 500 млн долл., и почти на такую же сумму Китай поставил в Турцию различных электрических машин и электрооборудования³⁵².

Почти треть турецкого экспорта в Китай представлена одной товарной группой – минеральное сырьё, кроме топлива (1,3 млрд долл.). Из остальных товарных групп выделялись раз-

(дата обращения 25.08.2021).

³⁵² UN Comtrade Database. URL: <https://comtrade.un.org/> (дата обращения 16.10.2021).

личные обработанные изделия, в том числе продукция химической промышленности, чёрной и цветной металлургии. На машины и оборудование в 2020 г. приходилось не более 10% стоимости турецкого вывоза в КНР. При этом китайские эксперты обращают внимание на то, что по некоторым товарным позициям в 2020 г. рост турецкого экспорта составил 100% и более. К ним относятся продукция металлургической промышленности, мебель, изделия из бумаги и древесины. Немаловажную статью турецкого экспорта составили продовольственные товары (287 млн долл.), среди них: зерновые, семена масличных культур (55 млн долл.), орехи (53 млн долл.), морепродукты и продукты животного происхождения (30 млн долл.)³⁵³.

Деятельность китайских компаний в Турции

За последние 20 лет, особенно с момента включения Турции в инициативу ОПОП, стороны реализовали и начали множество хозяйственных проектов в области морской и железнодорожной логистики, энергетики, добычи полезных ископаемых, а также в информационно-коммуникационной, банковской, образовательной и других сферах. Рассмотрим несколько наиболее значимых примеров подробнее.

Китай внёс вклад в расширение турецких возможностей в сфере *морской логистики*. Наиболее масштабный проект с китайским участием стартовал в 2015 г., когда компании «Чжаошанцзюй Ганкоу Цзитуань» (*China Merchants Port Holdings Company Limited, CMPort*), «Чжунго Юаньян Хайюнь Цзитуань» (*China COSCO Shipping Corporation Limited, COSCO Shipping Ports*) и Китайская инвестиционная корпорация (*China Investment Corporation, CIC*) совместно приобрели 65% акций третьего по величине в Турции контейнерного причала Кумпорт³⁵⁴. В процентном соотношении пакеты акций китайских компаний составили 40%, 40% и 20% соответственно. Причал Кумпорт расположен в европейской части Стамбула в портовом районе Амбарл³⁵⁵.

³⁵³ Турция: одинаковый взгляд на торговлю с Китаем...

³⁵⁴ Вэй Минь. Китайско-турецкое производственное сотрудничество в контексте инициативы «Один пояс, один путь»: риски и контрмеры (魏敏 一带一路背景下中国—土耳其国际产能合作的风险及对策) // Гоцзи Цзинцзи. 2017. №5. Р. 14-19.

³⁵⁵ Цзоу Чжицян. Участие КНР в развитии турецких портов: возможности и

Китай существенно модернизировал инфраструктуру порта. Сейчас в порту построено шесть контейнерных причалов, через него проходит 20 морских трасс³⁵⁶ и около 20% контейнерных морских перевозок в Турции. Турция также заинтересована в участии китайского капитала в модернизации других портов – расположенного на берегу Эгейского моря к северу от Измира Чандарлы и расположенного в Южной части Средиземного моря порта Мерсин³⁵⁷.

Ещё одна важная сфера – *международная железнодорожная логистика*. Её развитие стало возможно на основе открытой в 2017 г. железнодорожной ветки Баку – Тбилиси – Карс (БТК). 19 декабря 2020 г. в г. Сиань по ней прибыл первый грузовой состав из Стамбула³⁵⁸. Общая протяжённость БТК составляет 826 км. На начальном этапе объём грузоперевозок предполагается в размере 5 млн т. в год, в дальнейшем ожидается рост до 15-17 млн т. в год³⁵⁹.

Новая магистраль имеет важнейшее значение для отношений Турции с регионом Южного Кавказа. Интерес КНР к БТК стал наиболее заметен после 2017 г., когда было подписано соглашение о свободной торговле между КНР и Грузией. Но, что более важно, для КНР магистраль стала одним из способов увеличения поставок товаров в Евросоюз. Цель была достигнута. В 2020 г. КНР впервые обошла США, став первым торговым партнёром Евросоюза³⁶⁰, в то время как Евросоюз для КНР стал вто-

риски (邹志强 中国参与土耳其港口开发的机遇与风险) // Contemporary World (One Belt One Road. Special Edition). 2018. №5. С. 73-74. URL: http://infadm.shisu.edu.cn/_upload/article/files/d5/9a/ebec4d3e4ec79f5b96905aba0699/98cc04aa-af7b-4c0f-a45e-fd8537edc71e.pdf (дата обращения 25.08.2021).

³⁵⁶ Посол Дэн Ли проинспектировал используемый Китаем Кумпорт (邓励大使考察中方运营的伊斯坦布尔昆波码头). Официальный сайт посольства КНР в Турции. 20.03.2019. URL: <https://www.fmprc.gov.cn/ce/cetur/chn/xwdt/t1647024.htm> (дата обращения 25.08.2021).

³⁵⁷ Цзоу Чжицян. Участие КНР в развитии турецких портов: возможности и риски...

³⁵⁸ Турция: одинаковый взгляд на торговлю с Китаем...

³⁵⁹ Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс начала работать в двустороннем режиме // Интерфакс Азербайджан, 09.12.2020. URL: <http://interfax.az/view/821745> (дата обращения 25.08.2021).

³⁶⁰ Eurostat: в 2020 г. Китай стал главным торговым партнёром Евросоюза (欧盟统计局: 中国2020年成为欧盟最大贸易伙伴) // Синьхуа, 16.02.2021. URL: http://www.xinhuanet.com/2021-02/16/c_1127105025.htm (дата обраще-

рым торговым партнёром, а места первого и третьего по значимости партнёров заняли АСЕАН и США соответственно. Продление ветки БТК относится к анонсированному Р.Т. Эрдоганом проекту «Срединного коридора» и его сопряжению с ОПОП, о котором упоминалось выше.

Сотрудничество в сфере железнодорожных перевозок получило научную составляющую. 30 октября 2018 г. в Анкаре при участии китайской «Чжунго Чжунче» (*CRRC Corporation Limited*) – крупнейшего в мире производителя железнодорожных транспортных средств – был открыт Совместный исследовательский центр технологий железнодорожного сообщения. Турецкая сторона представлена расположенным в Анкаре Ближневосточным технологическим университетом и университетом Карабюк, расположенном в одноимённом городе в 200 км от Анкары. Стоит отметить, что компания «Чжунго Чжунче» работает на турецком рынке с 2009 г. Например, она занималась поставками поездов для легкорельсовой железной дороги в г. Измир и для метро Анкары³⁶¹.

Китайские компании также внесли вклад в строительство железнодорожной инфраструктуры внутри страны. Масштабным проектом стало сооружение высокоскоростной железной дороги Анкара – Стамбул, протяжённостью 533 км. Строительство велось с 2009 г. по 2019 г. в два этапа. Подряд на прокладку дороги в 2005 г. выиграли две китайские компании – «Чжунго Тедао Цзяньчжу Цзитуань» (*China Railway Construction, CRCC*) и Китайская национальная машиностроительная корпорация (*China National Machinery Import & Export (Group), Sinomach*). Инвесторами выступили Европейский инвестиционный банк (1,25 млрд евро), Евросоюз (120 млн евро), Китай (750 млн долл.)³⁶².

ния 25.08.2021).

³⁶¹ CRRC Corporation Limited открыла совместный исследовательский центр в Турции и уже построила несколько объектов рельсового транспорта (中国中车在土耳其成立联合研发中心 已承建土数个轨交项目). 31.10.2018. URL: https://www.guancha.cn/economy/2018_10_31_477720.shtml?s=zwyxgtjbt (дата обращения 25.08.2021).

³⁶² Введена в эксплуатацию первая построенная Китаем за рубежом высокоскоростная железная дорога (我国首个海外高铁建设项目顺利通车). Официальный сайт Генерального консульства КНР в Стамбуле. 12.08.2014. URL: <http://istanbul.china-consulate.org/chn/xwdt/t1182116.htm> (дата обращения

В сфере *энергетики* заслуживает внимания строительство подземного газохранилища. В 2012 г. в соответствии с договорённостью от 2011 г. «Чжунго Цзяньчжу Цзитуань» (*China Tianchen Engineering, CSCEC*) запустила работу по бурению скважин для подземного газохранилища на берегу расположенного в центре Анатолийского полуострова озера Туз. Объект находится в провинции Конья в 40 км от южного берега озера в 200 км от Анкары. Расстояние до российского газопровода в Европу составляет 24 км. По сообщению МИД КНР, на момент начала строительства указанный объект должен был стать самым большим хранилищем газа в мире – с объёмом хранения свыше 1 млрд м³ газа. Сумма контракта составила около 600 млн долл., сделав хранилище одним из наиболее капиталоемких китайских проектов на территории Турции. В 2017 г. была введена в эксплуатацию первая из 12 газоинжекционных скважин. Общая площадь хранилища составит 200 кв. м³⁶³. В настоящий момент строительство объекта продолжается. Основная его цель – газоснабжение потребителей в зимний период.

Ещё одним крупным проектом стало строительство тепловой угольной электростанции ЭМБА Хунутлу мощностью 1320 млн Вт в районе Юмурталык провинции Адана рядом с заливом Искендерун³⁶⁴. Разрешение на строительство было выдано Управлением по регулированию энергетического рынка Турции (EMRA) в 2015 г. Соглашение предусматривает лицензию на поставки электроэнергии в течение 49 лет. В октябре 2017 г. в Шанхае был подписан контракт между «Шанхай Дяньли» (*Shanghai Electric Power Company Limited*) и «Чжунхан Гоцзи Чэнтао Шэбэй» (*AVIC-INTL Project Engineering Company*) с китайской стороны и турецкой «Эмба Электрик Уретим» (*EMBA Electricity*

25.08.2021).

³⁶³ Китай построил в Турции самое большое в мире газовое хранилище (中国为土耳其建世界最大天然气储库). Официальный сайт Форума китайско-африканского сотрудничества. 16.02.2017. URL: <https://www.fmprc.gov.cn/zflt/chn/zfgx/t1439050.htm> (дата обращения 25.08.2021).

³⁶⁴ Тепловая угольная электростанция Хунутлу: анализ вызовов на пути создания экологичного «Одного пояса, одного пути» (土耳其胡努特鲁火电项目: 绿会“一带一路”生态冲突(EBRs)案例分析(一) // The Paper, 04.08.2020. URL: https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_8578676 (дата обращения 25.08.2021).

Production). Строительство началось в июле 2018 г., но вызвало широкие дискуссии из-за возможного негативного влияния на окружающую среду. На прилегающей к электростанции территории сосредоточены многие редкие виды флоры и фауны: зелёная морская черепаха, африканская черепаха, сосна алеппская и многие другие. Деятельность в регионе попадает под регулирование «Конвенции о биологическом разнообразии», участниками которой являются Турция и Китай. В октябре 2018 г. суд Анкары вынес решение, в соответствии с которым строительство было продолжено³⁶⁵.

Электростанция может стать объектом с максимальным для Турции объёмом китайских капиталовложений. А сам объект после введения в эксплуатацию в 2022 г. – ключевым в провинции Адана. ТЭЦ, предположительно, будет давать 4% от всей вырабатываемой в Турции электроэнергии³⁶⁶.

Ещё одной перспективной сферой сотрудничества стала *атомная энергетика*. Отметим, что первая турецкая АЭС «Аккую» строится при участии «Росатома» в провинции Мерсин; вторая – японскими партнёрами; третья – китайскими. В 2021 г. появилась информация о проекте создания четвёртой АЭС, вновь при участии России. Основу для сотрудничества Турции и КНР в этой сфере заложил протокол в рамках китайско-турецкого соглашения по мирному атому, подписанный Государственным управлением по ядерной безопасности Китая и Агентством по атомной энергии Турции³⁶⁷. Официальная информация о строительстве АЭС при участии китайской стороны в Турции появилась в 2018 г., по сообщениям СМИ, она будет сооружена во Фракии.

В 2011 г. был запущено совместное предприятие в сфере *химической и электроэнергетической промышленности* по производству кальцинированной соды (также фигурирует под названиями сесквикарбоната натрия или троны) «Казан Сода Электрик». Инженерные работы по строительству используемой для получения электроэнергии когенерационной установки завер-

³⁶⁵ Ibid.

³⁶⁶ Тепловая угольная электростанция Хунутлу...

³⁶⁷ Вэй Минь. Китайско-турецкое производственное сотрудничество...

шились в январе 2018 г. Это крупнейшая подобная установка в Турции. Китайская сторона представлена компанией «Чжунго Цзяньчжу Цзитуань». Стоимость проекта оценивается в 1,1 млрд долл., из которых 1 млрд был предоставлен в кредит. Основным инвестором выступил Промышленно-коммерческий банк Китая. Объём производства в год составит 2,5 млн т. В настоящее время это самый большой в мире объект по производству троны³⁶⁸.

Развивается сотрудничество в *банковской и инвестиционной сфере*. Центробанки двух стран (Народный банк Китая и Центральный Банк Турецкой Республики) подписали соглашение об обмене национальных валют двух стран. В 2015 г. Промышленный и коммерческий банк Китая (*ICBC*), крупнейший коммерческий банк страны, приобрёл 75,5% акций турецкого *Tekstilbank*. В рамках деятельности банка началась реализация масштабной программы по кредитованию и упрощению инвестирования в турецкие проекты³⁶⁹. В 2017 г. в Турции открыл филиал Банк Китая – третий по величине коммерческий банк страны с государственным участием. Позднее он получил разрешение на открытие второго турецкого филиала.

Стороны реализуют сотрудничество в *научно-технической сфере* и области интернетизации. Например, компания *Huawei* открыла в Стамбуле второй крупный зарубежный исследовательский центр. Начиная с 2015 г. совместно с ведущими турецкими технологическими университетами она начала проводить конкурсную и учебную программу «Семена будущего»³⁷⁰. Китайская телекоммуникационная компания *ZTE* за 100 млн долл. приобрела 48% акций самого большого в Турции системного интегратора «Нетас» (*Netas*). Компания «Алибаба» приобрела

³⁶⁸ Посол Юй Хунян присутствовал на церемонии открытия совместного Казан Сода Электрик (都红阳大使出席土耳其卡赞天然碱综合开发项目竣工典礼). Официальный сайт посольства КНР в Турции. 17.01.2018. URL: <http://tr.chinaembassy.org/chn/ztgx/t1526542.htm> (дата обращения 25.08.2021).

³⁶⁹ Торгово-промышленный банк Китая приобрёл акции турецкого *Tekstilbank* (中国工商银行收购土耳其纺织银行股份). Официальный сайт правительства КНР. 26.05.2015. URL: http://www.gov.cn/xinwen/2015-05/26/content_2869139.htm (дата обращения 25.08.2021).

³⁷⁰ Турция (土耳其). Официальный сайт Huawei. URL: <https://www.huawei.com/cn/sustainability/win-win-development/social-contribution/seeds-for-the-future/turkey> (дата обращения 25.08.2021).

контрольный пакет акций турецкого предприятия электронной коммерции «Трендйол» (*Trendyol*)³⁷¹.

В ходе строительства открытого в октябре 2018 г. нового аэропорта в Стамбуле китайская «Тунфан Вэйши Цишу» (*Nus-tech Company*) разрабатывала план и оборудование для проверки безопасности перед вылетом. Необходимо отметить, что в период перед пандемией «Турецкие авиалинии» совершали около 27 рейсов в неделю в Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг. «Китайские Сычуаньские авиалинии» и «Китайские южные авиалинии» осуществляли прямое авиасообщение между городами Чэнду, Ухань и Стамбулом³⁷².

Китай активно реализует в Турции *политику «мягкой силы»*. Наглядным примером этого стала деятельность Институтов Конфуция. В Турции работают четыре Института Конфуция и один класс Конфуция. Первый турецкий Институт Конфуция был открыт в 2007 г. в Ближневосточном научно-техническом университете; второй – в 2008 г. в Босфорском университете в европейской части Стамбула; третий – в 2013 г. в Университете Окан в азиатской части Стамбула³⁷³; четвёртый Институт открылся 27 сентября 2017 г. в университете Едитепе в Стамбуле³⁷⁴. Примечательно, что Институты Конфуция открываются при университетах с преобладающей специализацией в области инженерии и новейших технологий. Смысл такой политики – создание прослойки турецких кадров, умеющих взаимодействовать с китайскими партнёрами и в целом позитивно настроенных по отношению к Китаю.

Выводы

КНР и Турция осознают обширную сферу общих экономических и политических интересов на Арабском Востоке и Центральной Азии. Китайско-турецкие отношения стабильно развиваются с 1970-х гг. Знаковым событием стало подписание сто-

³⁷¹ Посол Дэн Ли опубликовал статью в ведущих СМИ Турции...

³⁷² Ibid.

³⁷³ Мяо Фугуан. Развитие китаеведения и Институтов Конфуция в Турции (苗福光 土耳其汉学研究 与孔子学院发展现状) // Arab World Studies. 2014. №2. P. 117-118.

³⁷⁴ Официальный сайт Института Конфуция при университете Едитепе. URL: <https://confucius.yeditepe.edu.tr/en/about-us> (дата обращения 25.08.2021).

ронами «Коммюнике об установлении стратегических отношений сотрудничества и развития» в 2010 г., предусматривающие координацию позиций сторон по региональным и глобальным вопросам. Появился налаженный механизм политических консультаций, постоянная площадка взаимодействия между внешнеполитическими ведомствами двух стран.

Ещё одним стимулом к укреплению сотрудничества стало подписание соглашения о сопряжении китайской инициативы «Один пояс, один путь» с турецким проектом «Срединный коридор» в 2015 г. С этого момента содержание китайско-турецкого экономического сотрудничества качественно изменилось.

Китайские предприятия реализуют на территории Турции масштабные проекты, имеющие важное значение для турецкой экономики. Среди них: модернизация контейнерного причала Кумпорт в Стамбуле; запуск грузового сообщения до китайского города Сиань по железнодорожной ветке Баку – Тбилиси – Карс; создание совместного исследовательского центра технологий железнодорожного сообщения; строительство высокоскоростной железной дороги Анкара – Стамбул, подземного газохранилища на берегу оз. Туз, тепловой угольной электростанции ЭМБА Хунутлу, предприятия по добыче троны Казан Сода Электрик, а также третьей турецкой АЭС. Успешно развивается сотрудничество в банковской сфере, в области информационных технологий и многие другие. Особенностью работы китайских компаний за рубежом является их инвестиционная политика. В случае кредитования объекта он на длительное время поступает в ведение китайской стороны.

Судя по отмеченной высокой динамике китайско-турецких отношений, они будут оказывать возрастающее влияние на ситуацию в регионе уже в самой ближайшей перспективе.

ГЛАВА 9. «МЯГКАЯ СИЛА» КИТАЯ В СТРАНАХ ВОСТОЧНОГО СРЕДИЗЕМНОМОРЬЯ

В феврале 2021 г. в Китае был опубликован официальный документ «Кампания Китая за международное развитие в новую эпоху», который подтвердил необходимость расширения меж-

дународных торговых связей, в том числе с государствами – участниками инициативы «Один пояс, один путь». Цель кампании – построить «сильное сообщество общего будущего»³⁷⁵. По всей видимости, Китай надеется усилить влияние на страны, расположенные вдоль маршрутов проекта «Один пояс, один путь», включая страны Восточного Средиземноморья. Помимо оказания прямой финансовой помощи, планируется развивать взаимодействие в технологической и фармацевтической отраслях. Документ также предполагает помощь государствам в «планировании развития». В 14-м пятилетнем плане развития, вышедшем в марте 2021 г., говорится о необходимости способствовать тому, чтобы система глобального управления становилась более справедливой и рациональной. Можно предположить, что речь идёт о намерении распространить китайскую модель управления при прямом взаимодействии с национальными правительствами³⁷⁶.

В последние годы Восточное Средиземноморье занимает важное место во внешней политике Китайской Народной Республики (КНР). Именно через этот регион пролегает «Морской Шёлковый путь XXI века», направленный на формирование единого евро-азиатского торгово-экономического пространства и трансконтинентального транспортного коридора. Помимо этого, в некоторых странах рассматриваемого региона есть энергетические ресурсы – нефть и газ. Интересы Китая заключаются не только в обеспечении безопасности поставок энергоресурсов в КНР и расширении торгового сотрудничества, но и в политическом влиянии на страны Западной Азии, Африки и Европы. Для Китая важно, как его воспринимают в исламском мире. Это связано с внутривосточной ситуацией в КНР, что также обуславливает интерес Китая к региону.

«Мягкая сила» КНР в Восточном Средиземноморье далеко не всегда соответствует традиционному определению, данному

³⁷⁵ China's International Development Cooperation in the New Era // The State Council Information Office of the People's Republic of China. January 2021. URL: <http://www.scio.gov.cn/m/zfbps/32832/Document/1696686/1696686.htm>

³⁷⁶ China's Development Aims: More Nuanced than «Soft Power» // AsiaGlobal Online Journal, 15.04.2021. URL: <https://www.asiaglobalonline.hku.hk/chinas-development-aims-more-nuanced-soft-power>

Джозефом Наем, которое подразумевает наличие трёх компонентов: культуры, политической идеологии и внешней политики³⁷⁷. Китайская «мягкая сила» в регионе Восточного Средиземноморья – это в первую очередь способность влиять на людей, используя экономические и культурные инструменты³⁷⁸. Обращаясь к таким инструментам «мягкой силы», Китай старается усилить риторику прагматических отношений со странами Восточного Средиземноморья и развития взаимовыгодных экономических отношений, позиционируя себя как надёжного партнёра. Эта задача достигается среди прочего благодаря участию КНР в крупных инфраструктурных и индустриальных проектах в странах региона. Среди наиболее ярких примеров – модернизация Суэцкого канала и возведение новой административной столицы Египта. Та же цель достигается и через финансовые организации КНР, в том числе – Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, который может быть одним из источников финансирования проекта «Один пояс, один путь»³⁷⁹.

По некоторым оценкам, Китай тратит более 10 млрд долл. в год на продвижение своей «мягкой силы»^{380,381}. В основном Пекин сосредотачивается на поддержке программ академических обменов, а также на продвижении китайской культуры и языка. Важную роль в формировании позитивного имиджа КНР играет культурная дипломатия Китая. Популяризация культуры и языка Китая происходит в том числе через киноиндустрию, СМИ, а также через Институты и классы Конфуция. Пандемия *COVID-19* способствовала частичной трансформации традиционной культурной политики, т.к. некоторые инструменты культурной дипломатии стали реализовываться в онлайн-формате.

Институты и классы Конфуция – это сеть международных культурно-образовательных центров, создаваемых Государст-

³⁷⁷ Nye J. *The Future of Power*. N.-Y., 2011. P. 84.

³⁷⁸ China's Development Aims: More Nuanced than «Soft Power» ...

³⁷⁹ Liu L. Europe and China in the Global Economy in the Next 50 Years: A Partnership for Global Peace and Stability // *Intereconomics*. 2016. Vol. 51. №1. P. 40.

³⁸⁰ Lee S.T. Vaccine diplomacy: nation branding and China's COVID-19 soft power play // *Place Branding and Public Diplomacy*, 06.07.2021. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41254-021-00224-4>

³⁸¹ China's Development Aims: More Nuanced than «Soft Power» ...

венной канцелярией по распространению китайского языка за рубежом КНР. Цель Институтов Конфуция – способствовать росту понимания Китая и китайской культуры во всём мире, развивать дружеские отношения Китая с другими странами. Эти центры ориентированы на обучение китайскому языку и культуре, предоставление программ культурного и образовательного обменов³⁸². Как правило, такие учебные и исследовательские центры создаются при университетах³⁸³, в том числе в странах Восточного Средиземноморья. В настоящее время в Греции действуют три Института Конфуция. Они находятся в Афинском университете экономики и бизнеса, Университете Аристотеля в Салониках и Университете Фессалии³⁸⁴. Четыре Института Конфуция расположены в Турции³⁸⁵.

Культурная дипломатия Китая всегда играла большую роль в отношениях Пекина со странами региона. Китайские культурные центры в странах Восточного Средиземноморья организуют различные образовательные и культурные мероприятия, в частности, лекции по истории и культуре Китая. Такие центры содействуют расширению двусторонних культурных, образовательных, научно-технических, экономических и других связей. Китайский язык, национальная кухня, спорт и традиционная медицина тоже способствуют улучшению имиджа КНР³⁸⁶. Во многих странах Восточного Средиземноморья есть рестораны китайской кухни, которые служат проводниками культурной дипломатии Китая. Внимание национальной кухне уделяется при формировании Глобального индекса «мягкой силы».

Важная сфера социальной жизни, формирующая интеллек-

³⁸² Confucius Institutes // NATO Strategic Communications Centre of Excellence. URL: https://stratcomcoe.org/cuploads/pfiles/confucius_institutes.pdf

³⁸³ Lee S.T. Vaccine diplomacy: ...

³⁸⁴ Dams T., Martin X., Kranenburg V. China's Soft Power in Europe // European Think-tank Network on China. April 2021. P. 48.

³⁸⁵ 4th Confucius Institute opens in Turkey to enhance China-Turkey cultural exchanges, mutual understanding // XINHUANET.com, 28.09.2017. URL: http://www.xinhuanet.com/english/2017-09/28/c_136643601.htm

³⁸⁶ Погорлецкий А.И., Дай Сяофэн. Культурная дипломатия Китая как инструмент «мягкой силы» влияния на систему мирохозяйственных связей в период пандемии COVID-19 // Экономические отношения. 2021. Том 11. №2. С. 291. DOI: 10.18334/eo.11.2.112184

туальное и культурное состояние общества – образование. Через него КНР также пытается воздействовать на страны Восточного Средиземноморья. Студенты, которые приезжают в страну на учёбу, как правило, изучают язык принимающей страны, начинают постепенно вовлекаться в её культуру и знакомиться с национальными научными школами. Для того чтобы продвигать в других странах китайскую модель управления, правительственные структуры организует семинары, мастер-классы, конференции и другие мероприятия. Цель таких встреч заключается в изменении отношения слушателей из других стран к китайской модели управления, что делает восприятие Китая более позитивным³⁸⁷. По возвращении домой выпускники китайских вузов становятся проводниками «мягкой силы» КНР.

Кроме того, организуются программы обучения для иностранных журналистов в Китае. Им предоставляется возможность вещать на многомиллионную аудиторию, платится конкурентная зарплата, а также даётся доступ к комментариям правительственных чиновников³⁸⁸.

В 2017 г. информационное агентство Синьхуа сообщало, что Китайская академия управления, учебное заведение при правительстве КНР, за 5 лет подготовила более 10 тыс. госслужащих из 150 стран мира. Основная аудитория, на которую пытается воздействовать Китай, – представители правящих партий развивающихся стран³⁸⁹. Всего, по данным Министерства образования КНР, в 2018 г. в Китае обучалось более 490 тыс. иностранных студентов из 196 стран мира, включая страны Восточного Средиземноморья³⁹⁰.

³⁸⁷ Бочков Д. Made in China: зачем Китай экспортирует свою модель государственного управления? // Российский совет по международным делам. 19.03.2020. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/made-in-china-zachem-kitay-eksportiruet-svoyu-model-gosudarstvennogo-upravleniya/>

³⁸⁸ Oppenheimer S. What Do Chinese Media Outlets Say About the Middle East? Depends Which Language You're Reading // Haaretz Daily Newspaper Ltd. 11.02.2021. URL: <https://www.haaretz.com/middle-east-news/.premium.MAGAZINE-what-does-chinese-media-say-about-the-mideast-depends-which-language-you-re-reading-1.9532023>

³⁸⁹ Бочков Д. Made in China: зачем Китай экспортирует ...

³⁹⁰ Maksimova A. Soft power as a policy rationale for international education in China // Observatorio de Política China, 04.03.2021. URL: <https://politica-china.org/areas/politica-exterior/soft-power-as-a-policy-rationale-for-international->

Через Восточное Средиземноморье пролегают маршруты проектов глобальной инициативы «Один пояс, один путь» – «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI века». В последние годы данная инициатива становится одним из самых главных инструментов «мягкой силы» Китая в Восточном Средиземноморье. Этот проект, который свяжет Европу, Азию и Африку через Средиземноморье и Ближний Восток, планируется завершить до 2049 г. Ожидается, что до 2027 г. Китай инвестирует в проект «Один пояс, один путь» 1 трлн долл.³⁹¹

Инициатива «Один пояс, один путь» презентуется как глобальная программа, призванная развивать инфраструктуру стран – участниц инициативы, расширять инвестиционное сотрудничество, упрощать взаимодействие в торговой и инвестиционной сферах³⁹². Предполагается, что успешная реализация инициативы стимулирует рост инвестиций в страны, через которые пролегают ключевые маршруты проекта, а также усилит глобальную экономическую интеграцию при ведущей роли КНР³⁹³. Снятие торговых барьеров также усилит позиции Китая³⁹⁴.

В 2019 г. Китай запустил новостную сеть «Один пояс, один путь» в 26 странах Азии, Африки, Европы, Северной Америки и Ближнего Востока, в том числе на арабском языке. Она направлена на предоставление данных о проектах и инвестициях в рамках инициативы «Один пояс, один путь»³⁹⁵. Это говорит о хорошей проработанности информационного аспекта проекта.

В рамках инициативы «Один пояс, один путь» Китай в первую очередь заинтересован в участии в проектах, связанных с

education-in-china

³⁹¹ Dunne C.W. China's Belt and Road Initiative and US Middle East Policy // Arab Center Washington DC, 13.01.2021. URL: <https://arabcenterdc.org/resource/chinas-belt-and-road-initiative-and-us-middle-east-policy/>

³⁹² Yıldırımçakar E. Turkey's Role In China's Soft Balancing Strategy In The Middle East // Turkish Policy Quarterly, 04.09.2020. URL: <http://turkishpolicy.com/article/1025/turkeys-role-in-chinas-soft-balancing-strategy-in-the-middle-east>

³⁹³ Dunne C.W. China's Belt and Road Initiative and US Middle East Policy...

³⁹⁴ Guðjonsson S., Minelgaite I. Who benefits of trade with China? Examining the effects of free trade agreements on trade flow with China using an adjusted gravity model // Journal of International Studies, 2021. Vol. 14. №3. P. 22.

³⁹⁵ Oppenheimer S. What Do Chinese Media Outlets Say ...

транспортной инфраструктурой стран рассматриваемого региона, имеющих выход в Средиземное море. КНР неоднократно заявляла о своей заинтересованности в послевоенном восстановлении Сирии, включая инвестиционные проекты, в том числе в сфере транспорта. Однако сейчас весомая часть таких предложений остаётся на уровне идей. По всей видимости, Китай ждёт, когда в Сирии наступит мир и Пекин сможет реализовывать свои экономические проекты, не опасаясь попасть под санкционные ограничения. Эти опасения небезосновательны, учитывая, что США пытаются противостоять усилению Китая в регионе. Госсекретарь США Майк Помпео во время своего визита в Израиль в мае 2020 г. предупредил, что китайские инвестиции в инфраструктуру Израиля могут представлять угрозу национальной безопасности. В ответ на это, посольство КНР в Израиле выразило надежду, что Израиль победит «политический вирус» и будет проводить курс, который отвечает интересам Тель-Авива³⁹⁶.

В последние годы китайские инвестиции направлялись в основном в телекоммуникации, энергетику, порты, недвижимость и туризм, включая покупку доли в Афинском международном аэропорту. Греция, которая несколько лет находилась в состоянии глубокого финансово-экономического кризиса, воспринимает Китай в качестве важного инвестиционного партнёра. Речь идёт в том числе об инвестициях КНР в Пирейский порт – важное звено инициативы «Один пояс, один путь». В 2017 г. премьер-министр Греции Алексис Ципрас заявил, что «греческая экономика жаждет инвестиций», и что «присутствие китайских компаний приветствуется»³⁹⁷.

Греция занимает особое место в реализации инициативы «Один пояс, один путь». Греческая Республика – «ворота в Европу» как в экономическом, так и политическом смысле. Участие Греции в китайском проекте «Один пояс, один путь» – это один из важных элементов «мягкой силы» Китая, причём не толь-

³⁹⁶ Ibid.

³⁹⁷ Ishmael L. Soft Power & Global Ambition: The Case of China's Growing Reach in Europe // Beyond the Horizon ISSG, 06.11.2020. URL: <https://behorizon.org/soft-power-global-ambition-the-case-of-chinas-growing-reach-in-europe/>

ко в регионе Восточного Средиземноморья, но и на европейском пространстве³⁹⁸. Греция, в некотором смысле, стала проводником китайских интересов в Европе. В частности, Греция обращается к странам – членам ЕС с призывом проводить в отношении Китая более мягкую политику. В июне 2017 г. Греция заблокировала резолюцию ЕС, критикующую Китай за несоблюдение прав человека³⁹⁹. С активизацией сотрудничества Китая и Греции стало возможно усиление влияния Пекина на Афины.

Несмотря на продолжающееся развитие экономического сотрудничества Греции и Китая, объём китайских инвестиций в греческую экономику не соответствует первоначальным ожиданиям. В греческом обществе также существует понимание того, что культурная дипломатия Китая в Греции – это в первую очередь инструмент продвижения китайских экономических интересов, а также укрепления политических позиций. Постепенно восприятие Китая в Греции становится менее позитивным, что снижает эффективность «мягкой силы» КНР в Греции⁴⁰⁰.

Китай старается выстраивать дружественные отношения со всеми странами Восточного Средиземноморья, несмотря на то, что отношения между ними иногда бывают натянутыми (например, между Египтом и Турцией; Турцией и Грецией). КНР старается позиционировать себя в качестве предсказуемого партнёра, который заинтересован в стабильности в Восточном Средиземноморье. Например, греческое общество беспокоит возможный конфликт с Турцией. В разрезе отношений Турции и Греции, Китай – игрок, который заинтересован в обеспечении безопасности региона Восточного Средиземноморья и снижении напряжённости, что в целом отвечает и греческим интересам⁴⁰¹. В отличие от многих других государств, Пекин сохранил своё дипломатическое присутствие в Дамаске, что укрепило его репутацию как страны, которая не вмешивается в региональные

³⁹⁸ Dams T., Martin X., Kranenburg V. China's Soft Power in Europe // European Think-tank Network on China. April 2021. P. 47.

³⁹⁹ Taylor M. R. Inside the EU–China Human Rights Dialogue: assessing the practical delivery of the EU's normative power in a hostile environment // Journal of European Integration. DOI: 10.1080/07036337.2020.1854245

⁴⁰⁰ Dams T., Martin X., Kranenburg V. China's Soft Power in Europe ... P. 51.

⁴⁰¹ Ibid. P. 50.

вооружённые конфликты. Используя площадку Совета Безопасности ООН, Поднебесная продвигает политическое урегулирование ситуации в Сирии вместо санкций и военного решения конфликта⁴⁰². С 2017 г. Китай выделил Сирии более 46 млн долл., в том числе по линии Всемирной продовольственной программы, Всемирной организации здравоохранения и Международного комитета Красного Креста⁴⁰³, что способствует улучшению имиджа КНР в регионе.

Конструктивная роль, которую Китай старается играть в разрешении региональных конфликтов, тоже укрепляет репутацию КНР. Например, в марте 2021 г. министр иностранных дел Китая Ван И выступил с предложением провести в Пекине переговоры между Израилем и палестинцами. В мае 2021 г. на заседании Совета Безопасности ООН он также говорил о необходимости деэскалации насилия в палестинском конфликте. После вступления в силу режима прекращения огня, Пекин призвал к возобновлению переговоров между Израилем и движением ХАМАС. Освещая в государственных СМИ палестинскую проблематику, Китай позиционирует себя в качестве игрока, заинтересованного в мире и скорейшей стабилизации, пытается показать себя защитником интересов стран региона⁴⁰⁴. Таким образом, Китай позиционирует себя посредником в решении одного из главных конфликтов в регионе Восточного Средиземноморья⁴⁰⁵.

Согласно опросам, проведённым организацией «Арабский барометр», половина жителей арабских стран хотела бы улучшения отношений с Китаем⁴⁰⁶. 70% иорданцев, 49% палестинцев, 42% ливанцев и 30% египтян поддерживают экономическое

⁴⁰² Akil S., Shaar K. The Red Dragon in the Land of Jasmine: An Overview of China's Role in the Syrian Conflict // Operations & Policy Center. 24.03.2021. URL: <https://opc.center/an-overview-of-chinas-role-in-the-syrian-conflict/>

⁴⁰³ Ibid.

⁴⁰⁴ Oppenheimer S. What Do Chinese Media Outlets Say ...

⁴⁰⁵ Jiangtao S. Israel-Gaza crisis an opportunity for China to position itself as peace broker // South China Morning Post, 22.05.2021. URL: <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3134478/israel-gaza-crisis-opportunity-china-position-itself-peace>

⁴⁰⁶ Robbins M. What Arab Publics Think. Findings from the Fifth Wave of Arab Barometer // Arab Barometer, 28.01.2020. P. 6.

сотрудничество с КНР⁴⁰⁷. Помимо этого, 53% египтян, 56% ливанцев, 63% палестинцев и иорданцев поддерживают ту помощь, которую Китай оказывает их странам⁴⁰⁸. К КНР благосклонно относится 38% жителей Ливана и 34% жителей Иордании⁴⁰⁹, положительно оценивают китайскую внешнюю политику на Ближнем Востоке 26% и 15% соответственно⁴¹⁰.

Общественность арабских стран беспокоится об экономической угрозе Китая меньше, чем об экономическом влиянии США. То, что Китай представляет собой угрозу, заявило 26% опрошенных респондентов из Ливана и 15% из Иордании⁴¹¹. 34% опрошенных жителей Ливана и 21% Иордании положительно оценивают региональную внешнюю политику Си Цзиньпина⁴¹². Отмечается, что в целом население арабских стран относится к Китаю более благосклонно, чем к США⁴¹³, что может быть немаловажным фактором успеха «мягкой силы» Китая в Восточном Средиземноморье.

Восприятие Китая в Греции основано на нескольких ключевых нарративах. С одной стороны, Китай оценивается как страна с большим экономическим потенциалом и экономикой, развивающейся высокими темпами. Надежды греков связаны с тем, что Китай в рамках реализации в Греции своих инфраструктурных проектов будет оказывать ей финансовую поддержку. С другой стороны, в греческом обществе есть понимание, что и китайская экономическая модель несовершенна, и далеко не все проблемы социально-экономического характера Китаю удалось решить. Кроме того, греков беспокоят вопросы, связанные с правами человека в КНР и авторитарным режимом управления государством⁴¹⁴.

⁴⁰⁷ Ibid. P. 10.

⁴⁰⁸ Ibid. P. 16.

⁴⁰⁹ Robbins M. Arab Public Opinion on International Relations. Findings from the Sixth Wave of Arab Barometer // Arab Barometer, 08.06.2021. P. 16.

⁴¹⁰ Ibid. P. 17.

⁴¹¹ Ibid. P. 18.

⁴¹² Robbins M. U.S. & China's competition extends to MENA // Arab Barometer, 12.01.2021. URL: <https://www.arabbarometer.org/2021/01/u-s-chinas-competition-extends-to-mena/>

⁴¹³ Robbins M. Arab Public Opinion ... P. 5.

⁴¹⁴ Dams T., Martin X., Kranenburg V. China's Soft Power in Europe ... P. 49.

Китайские власти довольно активно работают в информационном направлении на средиземноморском пространстве. Такие крупные СМИ как Синьхуа, *CGTN* и *The People's Daily* имеют арабоязычные версии. Китайские предприниматели иногда покупают доли в иностранных медиакомпаниях, чтобы оказывать влияние на редакционную политику СМИ Восточного Средиземноморья⁴¹⁵. Медиа используются для продвижения нарратива о заинтересованности Китая в стабилизации политической ситуации в Восточном Средиземноморье. Анализ, проведённый исследователями Дублинского университетского колледжа, показал, что Синьхуа адаптирует информационные сообщения под аудиторию конкретного региона. Новости о США и странах ЕС подаются в негативном ключе, о Китае – в позитивном⁴¹⁶.

Среди сюжетов сайта Синьхуа – призывы главы КНР Си Цзиньпина объединить усилия в борьбе с пандемией, информация о сотрудничестве Китая с Всемирной организацией здравоохранения по вопросу расследования происхождения вируса. Множество статей посвящено плодотворному сотрудничеству Китая и стран Ближнего Востока, а также укреплению экономических связей в рамках инициативы «Один пояс, один путь». В материалах рассказывается о помощи Китая арабским государствам по время пандемии, когда КНР отправляла врачей и медицинское оборудование в страны арабского мира. Продвигался нарратив о том, что эти действия свидетельствуют о крепкой дружбе Китая и арабских государств⁴¹⁷.

Экономическое сотрудничество между КНР и Греческой Республикой широко освещалось китайскими СМИ, в материалах содержались заявления греческих официальных лиц, которые признали потенциал Китая как источника инвестиций, технологий и инноваций. Судоходство, туризм и зелёная энергетика отмечались в сообщениях китайских СМИ как перспективные области китайско-греческого сотрудничества⁴¹⁸.

Интересно, что Синьхуа действует на международном уро-

⁴¹⁵ Oppenheimer S. What Do Chinese Media Outlets Say ...

⁴¹⁶ Ibid.

⁴¹⁷ Oppenheimer S. What Do Chinese Media Outlets Say ...

⁴¹⁸ Tonchev P. Sino-Greek Relations in Greek and Chinese Media, 2020 // Institute of International Economic Relations. March 2021. P. 4.

вне как телеграфная служба, взимая с новостных агентств меньше, чем *Reuters* и *Associated Press*, и иногда даёт доступ к контенту бесплатно. *CCTV* тоже предоставляет бесплатные материалы, что также способствует продвижению китайского контента⁴¹⁹.

В Глобальном индексе «мягкой силы», опубликованном в 2021 г., Китай опустился с 5-го места на 8-е. Вероятно, на это повлияли обвинения в адрес КНР в утаивании информации о первых случаях заболевания *COVID-19*, а также предположения о лабораторном происхождении вируса, которые распространялись в европейских и американских СМИ и через заявления официальных лиц государств⁴²⁰.

С началом распространения вируса *COVID-19* усилия КНР в вопросе поставки гуманитарной помощи странам региона возросли. После того, как в Китае начала спадать первая волна заражений коронавирусом, КНР стала заявлять о себе как о мировом лидере в сфере здравоохранения. В некоторые страны Восточного Средиземноморья поступила прямая гуманитарная помощь. Уже в марте 2020 г. Египет получил от Китая техническую документацию по коронавирусу, а также ПЦР-тесты⁴²¹. В апреле 2020 г. Китай поставил первую партию медицинского оборудования и ПЦР-тестов в Сирию⁴²².

Совсем скоро после начала пандемии *COVID-19* в мире появилось понимание того, что политические и социально-экономические последствия распространения вируса выходят за рамки национальных границ и требуют участия глобальных игроков⁴²³. В 2020–2021 гг. одним из ключевых инструментов «мягкой силы» Китая в странах Восточного Средиземноморья стала «вакцинная дипломатия». Одна из её целей заключалась в том, чтобы изменить представление о КНР как о виновнике начала

⁴¹⁹ Oppenheimer S. What Do Chinese Media Outlets Say ...

⁴²⁰ Global Soft Power Index 2021 // Brand Finance. P. 4.

⁴²¹ Какой у Египта план по борьбе с коронавирусом? (ما هي خطة مصر للتعامل مع) (تداعيات فيروس كورونا؟) // Sky News Arabia. 15.03.2020. URL: <https://www.skynewsarabia.com/middle-east/1328342-خطة-مصر-للتعامل-لتداعيات-فيروس-كورونا>

⁴²² Zinser S. A New Phase for China's Ping-Pong Diplomacy in Syria // Diplomat Media Inc. 05.10.2020. URL: <https://thediplomat.com/2020/10/a-new-phase-for-chinas-ping-pong-diplomacy-in-syria/>

⁴²³ Lee S.T. Vaccine diplomacy: ...

пандемии. И это частично удалось. Например, Китай оказывал Греции помощь в борьбе с пандемией, хотя в греческом обществе это воспринималось скорее как уменьшение урона, нанесённого Китаем Греции распространением вируса⁴²⁴. В 2020 г. тема *COVID-19* доминировала в дискуссиях в греческих СМИ: в течение первых месяцев во многих сообщениях греческих СМИ подчёркивалась ответственность китайских властей за вспышку и распространение коронавируса по всему миру. Впоследствии, когда китайские власти сдержали вспышку и пандемия поразила США и страны ЕС, внимание греческих СМИ обратилось к роли Китая как производителя средств индивидуальной защиты и к спорам вокруг его «масочной дипломатии» в Европе⁴²⁵.

В некоторых других странах удалось добиться значительных успехов. В докладе германского Фонда Конрада Аденауэра, опубликованном в июле 2020 г., говорится о том, что в Сирии, Иордании, Ливане и Израиле роль Китая во время пандемии оценивалась положительно⁴²⁶. В декабре 2020 г. Египет стал одной из первых стран мира, принявших от государственного производителя КНР вакцины *Sinopharm*⁴²⁷. По состоянию на март 2021 г. Китай предоставил миллионы бесплатных доз 69 странам и ещё больше продал⁴²⁸. Поставляя в ту или иную страну бесплатно некоторое количество вакцины, Китай иногда получал там крупные контракты на её поставку. Например, КНР передала Египту 300 тыс. бесплатных доз вакцины *Sinopharm*, а затем продала ему ещё 40 млн⁴²⁹. 50 тыс. вакцин *Sinopharm* было бесплатно передано Ливану, 100 тыс. – Палестине. Неизвестное количество доз было поставлено в Иорданию на безвозмездной основе. Турецкой Республике КНР продала 100 млн вакцин *Sinovac*⁴³⁰.

⁴²⁴ Dams T., Martin X., Kranenburg V. China's Soft Power in Europe ... P. 49.

⁴²⁵ China Seizes on Gaza Crisis to Counter U.S. on Human Rights // Bloomberg L.P. 19.05.2021. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-05-19/china-seizes-on-gaza-crisis-to-counter-u-s-human-rights-attacks>

⁴²⁶ Zoubir Y.H. China's «Health Silk Road» Diplomacy in the MENA // Konrad-Adenauer-Stiftung e.V. July 2020. P. 9.

⁴²⁷ Lee S.T. Vaccine diplomacy: ...

⁴²⁸ Ibid.

⁴²⁹ Karásková I., Blablová V. The Logic of China's Vaccine Diplomacy // Diplomat Media Inc. 24.03.2021. URL: <https://thediplomat.com/2021/03/the-logic-of-chinas-vaccine-diplomacy/>

⁴³⁰ Ibid.

Популяризации китайских вакцин в регионе Восточного Средиземноморья наверняка способствовала публикация фотографий, на которых лидеры некоторых ближневосточных государств прививаются вакцинами, произведёнными в КНР. Речь идёт о премьер-министре и вице-президенте ОАЭ Мохаммеде Аль Мактуме, а также президенте Турции Реджепе Эрдогане⁴³¹.

На имидже китайских вакцин в Восточном Средиземноморье негативно отразилось то, что результаты их третьего испытания в разных странах мира довольно сильно отличаются. Например, по мнению турецких исследователей, китайская вакцина *Sinovac* эффективна на 91%. Но результаты исследований, проведённых в Бразилии, говорят о том, что её эффективность составляет всего 50%⁴³².

Для того чтобы стать лидером «вакцинной дипломатии» в странах Восточного Средиземноморья, Китай развернул в СМИ информационную кампанию, направленную на дискредитацию западных вакцин и рекламирование китайских препаратов. Среди преимуществ китайских вакцин выделялись особенности хранения. Вакцины, произведённые в КНР, можно хранить при температуре от +2°C до +8°C, в то время как препарат *Pfizer* хранится при более низкой температуре. Кроме того, отмечалось, что китайские вакцины были разработаны с помощью проверенных технологий, в то время как применение вакцин *Moderna* и *Pfizer* носит экспериментальный характер⁴³³. Китай также продвигает свои вакцины, предоставляя льготные визовые правила для тех, кто привит вакциной *Sinovac* от китайского производства. Новая визовая политика с такими условиями уже введена в Израиле⁴³⁴.

В марте 2020 г., всего через несколько недель после того,

⁴³¹ Vohra, A. Russia, China expanding Middle East sway with COVID-19 vaccines // Al Jazeera. 09.02.2021. URL: <https://www.aljazeera.com/news/2021/2/9/russia-china-look-to-expand-mena-influence-through-vaccines>

⁴³² Ibid.

⁴³³ Vohra A. Russia, China expanding Middle East sway with COVID-19 vaccines // Al Jazeera. 09.02.2021. URL: <https://www.aljazeera.com/news/2021/2/9/russia-china-look-to-expand-mena-influence-through-vaccines>

⁴³⁴ Woertz E., Yellinek R. Vaccine diplomacy in the MENA region // Middle East Institute. 14.04.2021. URL: <https://www.mei.edu/publications/vaccine-diplomacy-mena-region>

как в странах Ближнего Востока были зафиксированы первые случаи заражения *COVID-19*, китайская государственная телекомпания *CGTN* опубликовала видео, предназначенное для борьбы с возможной дезинформацией о происхождении вируса. Видео было на арабском языке. Ведущий рассказывал о том, что вирус не мог возникнуть на рынке в Ухани, и, скорее всего, был занесён во время Всемирных военных игр, которые проходили в этом городе в октябре 2019 г.⁴³⁵

«Вакцинная дипломатия» Китая в регионе Восточного Средиземноморья может прямо влиять на политику государств. Поставка вакцин в Турцию совпала с обсуждением возможности ратифицировать договор с Китаем об экстрадиции преступников. Представители оппозиции обвинили турецкие власти в помощи Китаю в преследовании уйгурских беженцев в обмен на вакцины⁴³⁶.

Раньше представители турецкого руководства делали довольно резкие заявления в адрес Китая в связи с политикой КНР в отношении уйгуров. Например, в 2009 г. премьер-министр Турции Р. Эрдоган назвал политику Китая в отношении уйгуров геноцидом. В 2016 г. турецкие власти арестовали Абдулкадира Япчана, известного уйгурского политического деятеля. В 2017 г. было подписано соглашение, упрощающее экстрадицию преступников. В начале 2019 г. началась кампания, которая сопровождалась арестом уйгуров. Риторика турецких властей, в частности, Эрдогана, в отношении уйгурского вопроса стала менее враждебной. Можно предположить, что более мягкая позиция Турции стала следствием активизации экономического сотрудничества Турции и Китая⁴³⁷. Немаловажную роль сыграло и сотрудничество в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Позиционирование Турции в качестве равноправного Китаю партнёра и ключевого транспортного коридора в рамках китайской инициативы привело к улучшению отношений между КНР и Турецкой Республикой.

⁴³⁵ Oppenheimer S. What Do Chinese Media Outlets Say ...

⁴³⁶ Woertz E., Yellinek, R. Vaccine diplomacy in the MENA region ...

⁴³⁷ Alemdaroglu A., Tepe S. Erdogan Is Turning Turkey Into a Chinese Client State // Foreign Policy, 16.09.2020. URL: <https://foreignpolicy.com/2020/09/16/erdogan-is-turning-turkey-into-a-chinese-client-state/>

Во время телефонного разговора с президентом Китая Си Цзиньпином премьер-министр Греции Кириакос Мицотакис принял приглашение принять участие в церемонии открытия Олимпийских игр 2022 г. в Пекине. Таким образом он нарушил соглашение, достигнутое в ЕС, которое предполагает непосещение мероприятия официальными лицами из стран ЕС в связи с нарушениями прав человека в КНР. Главы китайского и греческого государств также подтвердили свою готовность расширить торговлю, инвестиции и культурное сотрудничество⁴³⁸.

Очевидно, «мягкая сила» Китая в Восточном Средиземноморье приводит к конкретным экономическим и политическим результатам. Вероятно, довольно сдержанная позиция Греции и Турции по уйгурскому вопросу – следствие улучшения отношений этих стран с Китаем, которых тот добивается благодаря эффективной политике «мягкой силы». Позитивное восприятие КНР в странах Восточного Средиземноморья создаёт предпосылки для более глубокой экономической интеграции с Китаем в рамках инициативы «Один пояс, один путь», что вне всякого сомнения укрепит политические позиции Пекина в рассматриваемом регионе.

ГЛАВА 10. КНР И СРЕДИЗЕМНОМОРСКИЕ ГОСУДАРСТВА АРАБСКОГО ВОСТОКА

Арабская часть Средиземноморья – обширный географический пояс, без рассмотрения которого представление о присутствии Китая в исследуемом регионе было бы неполным. В данной главе будут рассмотрены особенности реализации инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП) в арабских государствах Средиземноморья; изложена деятельность МИД КНР на арабском направлении; охарактеризована договорная база и основные механизмы сотрудничества сторон; изучены крупнейшие экономические проекты, реализуемые при участии Китая в Египте, Алжире, Тунисе, Марокко, Ливане и Палестине.

⁴³⁸ Graziosi S., Carafano J.J. China and Greece are Getting Closer. Joe Biden Should Worry // Center for the National Interest. 26.07.2021. URL: <https://nationalinterest.org/feature/china-and-greece-are-getting-closer-joe-biden-should-worry-190531>

Особенности реализации инициативы ОПОП на Арабском Востоке

В рамках концептуального видения Китаем внешнеполитической обстановки выделяется несколько разных по приоритетности направлений: 1) государства, граничащие с КНР; 2) крупные мировые державы и развитые страны; 3) развивающиеся страны. Некоторые партнёры Китая попадают сразу в две категории. Арабские государства Средиземноморья относятся к третьему направлению⁴³⁹.

Со времени образования в 1949 г. Китайской Народной Республики и до перехода в 1978 г. к «политике реформ и открытости» главным объектом внешнеполитических усилий являлись развивающиеся страны социалистического лагеря. Стремясь расширить своё влияние на них, Китай нередко вступал здесь в соперничество с Советским Союзом. После признания КНР официальным представителем Китая в ООН в 1971 г. и установления дипломатических отношений с США в 1979 г. внешнеполитические и экономические возможности страны расширились, что позволило ей проявить интерес к прозападным странам. Однако главным приоритетом были и остаются развивающиеся страны.

На официальном уровне целенаправленно формировался образ Китая как «большой ответственной державы» и «самой большой развивающейся страны», чьё присутствие в различных регионах мира подразумевает решение глобальных проблем исключительно несиловыми методами. Суть второго понятия сводится к демонстрации успеха китайской модели развития другим развивающимся странам, особенно после заявления руководства КНР о завершении построения «общества среднего благосостояния»⁴⁴⁰. Данная установка получила развитие в ходе состоявшихся в 2021 г. торжественных мероприятий, посвящён-

⁴³⁹ Стратегия внешней политики Китая (中国外交政策). Официальный сайт МИД КНР. URL: <https://www.fmprc.gov.cn/123/wjdt/wjzc/t24782.htm> (дата обращения 20.10.2021).

⁴⁴⁰ Си Цзиньпин. О вопросе слабых мест в полном построении «общества средней зажиточности» (关于全面建成小康社会补短板问题) // Синьхуа, 31.05.2020. URL: http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2020-05/31/c_1126056126.htm (дата обращения 20.10.2021).

ных 100-летию образования Коммунистической партии Китая (КПК). Она также нашла отражение в серии приуроченных к этой дате интервью послов КНР в арабских государствах Средиземноморья⁴⁴¹. Подробное описание преимуществ «социализма с китайской спецификой» сочеталось с указанием на то, что подобная модель могла бы стать успешной в других странах. Ещё один показательный пример стремления распространить китайскую политическую и экономическую модель – учреждение Китайско-арабского центра исследования реформ и развития, а также одноимённого форума.

Китайская модель успеха во многом основана на развитии внешнеэкономических связей. Её становление в конце XX в. проходило на фоне очередного витка глобализации. Китайские политики и представители деловых кругов быстро осознали, что идея глобализации в привычном «западном» понимании включает в себя не только экономическую, но и политическую и культурную составляющие. А потому в странах Азии и Африки часто ассоциируется с понятием «вестернизации» или даже «американизации» с соответствующим негативным откликом.

В противовес Китай разработал концепцию «сообщества единой судьбы человечества»⁴⁴², то есть интеграции пространства путём развития системы коммуникаций, но без навязывания партнёрам западных политических и культурных моделей с их идеями демократии и либеральных ценностей. Таким об-

⁴⁴¹ См. например: Посол КНР в Марокко провёл заседание в онлайн формате по случаю 100-летия со дня образования КПК (驻摩洛哥使馆举办庆祝中国共产党建党100周年线上座谈会). Официальный сайт посольства КНР в Королевстве Марокко (17.07.2021). URL: <http://ma.chineseembassy.org/chn/xwdds/t1892834.htm> (дата обращения 20.10.2021); Посол КНР в Алжире Ли Лянь опубликовал в ведущих СМИ Алжира статью под заголовком «Особый год: совместно следуем за мечтой» (中国驻阿尔及利亚大使李连和在阿主流媒体发表题为《特殊一年 携手逐梦》的署名文章). Официальный сайт посольства КНР в республике Алжир (30.09.2021). URL: <http://dz.china-embassy.org/chn/xw/t1911874.htm> (дата обращения 20.10.2021).

⁴⁴² Одним из последних ярких примеров трактовки концепции «сообщества единой судьбы человечества» стало выступление Си Цзиньпина в ООН по случаю наступления нового года. См. подробнее: Си Цзиньпин: совместно строить сообщество единой судьбы человечества (习近平：共同构建人类命运共同体). URL: http://www.xinhuanet.com/politics/leaders/2021-01/01/c_1126936802.htm (дата обращения 20.10.2021).

разом восточным партнёрам демонстрировались преимущества сотрудничества с КНР, которое не чревато ни цветными революциями, ни односторонними санкциями. Подчёркнуто толерантное отношение Китая к специфике общественного и политического строя зарубежных партнёров позволило представителям азиатских и африканских государств (где сильны традиционные и религиозные ценности) по-новому взглянуть на международные интеграционные процессы.

Практическим воплощением идеи «сообщества единой судьбы человечества» стала инициатива ОПОП – китайская альтернатива европейским и американским проектам⁴⁴³. Эта инициатива, а именно так предлагает именовать данный проект официальный Пекин, возникла не на пустом месте, ей предшествовали более ранние проекты: «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской шёлковый путь XXI века».

Стандартный механизм реализации ОПОП включает многосторонний и двусторонний форматы. К 2021 г. Китай провёл два международных форума сотрудничества на высшем уровне «Один пояс, один путь» – в мае 2017 г. и в апреле 2019 г. Второй форум под названием «Совместно строить один пояс, один путь, создавать прекрасное будущее» объединил представителей 40 стран и международных организаций. К этому времени Китай подписал Соглашения о сотрудничестве в рамках ОПОП уже со 140 странами⁴⁴⁴.

⁴⁴³ Существует обширный комплекс китайских документов, излагающих концепцию ОПОП. Наглядный пример такого рода – программная речь Си Цзиньпина в ходе международного Форума сотрудничества на высшем уровне ОПОП. См. подробнее: Речь Си Цзиньпина на открытии международного Форума сотрудничества на высшем уровне ОПОП (习近平在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的演讲). Официальный сайт ОПОП (14.05.2017). URL: <http://www.beltandroadforum.org/n100/2017/0514/c24-407.html> (дата обращения 01.08.2021).

⁴⁴⁴ Си Цзиньпин выступил председателем на круглом столе второго международного форума сотрудничества на высшем уровне «Один пояс, один путь» и произнёс речь (第二届“一带一路”国际合作高峰论坛举行圆桌峰会 习近平主持会议并致辞). Официальный сайт международного форума сотрудничества на высшем уровне «Один пояс, один путь». 27.04.2019. URL: <http://www.beltandroadforum.org/n100/2019/0427/c24-1314.html> (дата обращения 01.08.2021).

Политика КНР в отношении государств Арабского Востока

К числу средиземноморских арабских государств Ближнего Востока и Северной Африки (БВСА) относятся: Сирия, Ливан, Палестина, Египет, Ливия, Тунис, Алжир и Марокко. Позиция Китая в отношении них изложена в концептуальном документе «Стратегия политики Китая в отношении арабских государств»⁴⁴⁵. Частично политика в отношении этих государств описана в «Стратегии политики Китая в отношении Африки»⁴⁴⁶. КНР развивает многосторонние форматы сотрудничества с Африканским союзом и Лигой арабских государств (ЛАГ) на площадках Форума китайско-африканского сотрудничества и Форума китайско-арабского сотрудничества соответственно.

Рассматриваемые страны находятся в ведении Департамента Западной Азии и Северной Африки МИД КНР. Также существует институт специального представительства по вопросам Ближнего Востока. Должность специального представителя впервые была учреждена в сентябре 2002 г. в целях урегулирования палестинско-израильского конфликта. В марте 2016 г. был назначен специальный представитель КНР по сирийскому вопросу⁴⁴⁷.

Документы по политике КНР в отношении государств Арабского Востока начали активно разрабатываться после институционализации этого направления – учреждения в 2004 г. Форума китайско-арабского сотрудничества. Он включает постоянно действующий секретариат и более 15 регулярных диалоговых площадок в политической и деловой сферах. К ним относятся: Совет на высшем уровне Форума китайско-арабского сотрудничества, Стратегический политический диалог на высшем уровне, Симпозиум по китайско-арабским отношениям и китайско-

⁴⁴⁵ Стратегия политики Китая в отношении арабских государств (中国对阿拉伯国家政策文件) // Синьхуа, 13.01.2016. URL: http://www.xinhuanet.com/world/2016-01/13/c_1117766388.htm (дата обращения 01.08.2021).

⁴⁴⁶ Стратегия политики Китая в отношении Африки (中国对非洲政策文件). Официальный сайт правительства КНР. 12.01.2006. URL: http://www.gov.cn/gongbao/content/2006/content_212161.htm (дата обращения 01.08.2021).

⁴⁴⁷ Пахомова М.А. Особенности политической культуры Китая в источниках по политике КНР в отношении государств Арабского Востока (2014–2019) // Востоковедение: история и методология. 2019. №1. С. 37–40.

арабскому межцивилизационному диалогу, Совет предпринимателей и инвестиционный форум, Китайско-арабский совет по энергоресурсам, фестивали китайского и арабского искусств, Китайско-арабский форум по сотрудничеству СМИ, Совет дружбы Китай – арабские страны, Китайско-арабский форум городов, Китайско-арабский форум женщин, Китайско-арабский форум по сотрудничеству в сфере здравоохранения, Китайско-арабский форум Бэйдоу, Китайско-арабский форум в сфере радио и телевидения, Встреча китайских и арабских специалистов библиотечной и информационной сферы, Китайско-арабский совет по передаче технологий и инновационному сотрудничеству.

Новый этап в отношениях сторон начался в 2014 г., когда при участии Си Цзиньпина в шестой встрече на уровне министров Форума китайско-арабского сотрудничества было объявлено о совместном строительстве ОПОП и реализации модели сотрудничества 1+2+3 (атомная энергетика, космические спутники, новые источники энергии)⁴⁴⁸. КНР и ЛАГ подписали «План развития Форума китайско-арабского сотрудничества на 2014–2024 гг.» В 2016 г. была обнародована «Стратегия политики Китая в отношении государств Арабского Востока». За этим последовали государственные визиты Си Цзиньпина в Саудовскую Аравию и Египет.

7 октября 2018 г. КНР и ЛАГ приняли «Совместную декларацию между Китаем и арабскими странами о сотрудничестве по совместному строительству инициативы «Один пояс, один путь». Данное событие способствовало подписанию аналогичных двусторонних документов с теми арабскими странами, которые на тот момент ещё не участвовали в проекте. К началу 2021 г. к инициативе в той или иной форме подключились все страны ЛАГ.

В августе 2020 г. состоялось очередное заседание Форума китайско-арабского сотрудничества. Как обычно, было принято два документа: «Амманская декларация Форума китайско-арабского сотрудничества»⁴⁴⁹ и «План работы Форума на 2021–

⁴⁴⁸ Там же.

⁴⁴⁹ На девятой встрече на уровне министров Форума китайско-арабского сотрудничества были приняты «Амманская декларация» и «План работы Форума»

2022 гт.»⁴⁵⁰.

В первом документе излагается повестка стратегического сотрудничества, освещаются основные вопросы мирового и регионального развития, включая такие, как пандемия коронавируса, односторонние действия держав, распространение ядерного оружия. КНР высказалась в поддержку создания ближневосточной зоны свободной от оружия массового уничтожения (ЗСОМУ) в соответствии с резолюцией ГА ООН А/73/546. В части региональной проблематики подтверждены общие позиции по палестино-израильскому конфликту, урегулированию в Сирии, ситуации с Голанскими высотами. Зафиксированы единые взгляды на борьбу с силами «религиозного радикализма и национального сепаратизма».

Второй документ подчёркивает высокое значение ОПОП для регионального развития и содержит подробные сведения о проектах сотрудничества с 22 арабскими странами, включая средиземноморские. Многосторонний формат имеют Китайско-арабский форум «Бэйдоу» (включающий центры в Тунисе, ОАЭ и Саудовской Аравии), а также создание совместного межбанковского объединения КНР – арабские страны. К двусторонним проектам относятся: «План экономического подъёма» с Египтом, «Перспектива – 2035» с Алжиром, План создания научно-технического города» в Марокко, создание зоны свободной торговли КНР – Палестина, а также строительство и реконструкция портов в Алжире и Ливане.

Начиная с 2010 г. организуется международная выставка *China – Arab States Expo*. Она проводится каждые два года в Нинся-хуэйском автономном районе КНР – центре компактного проживания китайских мусульман хуэй. Это одно из самых многочисленных этнических меньшинств КНР, исповедующих

ма китайско-арабского сотрудничества на 2020–2022 гт.» (中阿合作论坛第九届部长级会议通过《安曼宣言》和《行动执行计划》). Официальный сайт Форума китайско-арабского сотрудничества. URL: <http://www.chinaarabcf.org/chn/zagx/zajw/t1795922.htm> (дата обращения 01.08.2021).

⁴⁵⁰ План работы Форума китайско-арабского сотрудничества на 2020–2022 гт. (中国—阿拉伯国家合作论坛2020年至2022年行动执行计划). Официальный сайт Форума китайско-арабского сотрудничества. URL: <http://www.chinaarabcf.org/chn/lthyjwx/bzjhywj/djjbzjhy/t1805170.htm> (дата обращения 01.08.2021).

ислам. Для проведения выставки и развития региона в целом в Иньчуане – административном центре автономного района – сооружён бизнес-кластер, включающий также мечеть и высотный торговый комплекс. *China – Arab States Expo* рассматривается в Китае как успешный пример междивизиационного сотрудничества не только с арабским, но и с мусульманским миром в целом⁴⁵¹. За десять лет участие в форуме в общей сложности приняли 112 стран и регионов, 21 глава государства, 283 гостя в ранге министра, 5000 представителей деловых кругов и 40000 гостей. Были подписаны соглашения о сотрудничестве по 936 проектам. Последняя выставка открылась 19 августа 2021 г.⁴⁵²

Далее мы подробно рассмотрим основные экономические проекты, реализуемые китайскими предприятиями в арабских средиземноморских государствах: Египте, Алжире, Тунисе, Марокко, Ливане и Палестине. За рамками данной главы останутся Ливия и Сирия, где китайские компании понесли серьёзный ущерб в ходе военных конфликтов и еще далеки от восстановления своих довоенных позиций.

Средиземноморские государства Северной Африки

Египет и Китай поддерживают тесные политические и экономические связи. Товарооборот между двумя странами по итогам 2020 г. превысил 14 млрд долл., при том что КНР является главным внешнеэкономическим партнёром Египта⁴⁵³.

К сентябрю 2020 г. объём прямых иностранных инвестиций КНР в Египет составил 89 млн долл., увеличившись на 19% по отношению к аналогичному периоду прошлого года. Основные области сотрудничества: поставка медицинских товаров, про-

⁴⁵¹ См. подробнее: Пахомова М.А. Общество, религиозная политика и ислам в Китае» // Религия и общество на Востоке. 2016. №1. С. 199-200.

⁴⁵² Открылась девятая China-Arab States Expo // Синьхуа. 19.08.2021. URL: http://www.xinhuanet.com/world/2021-08/19/c_1127776132.htm (дата обращения 21.08.2021).

⁴⁵³ Посол КНР в Египте Ляо Лицян опубликовал на сайте газеты «аль-Аг-рам» статью под названием «Совместно создавать благоприятное будущее взаимовыигрышного сотрудничества между двумя древними государствами и цивилизациями – Китаем и Египтом» (驻埃及大使廖力强在金字塔网发表署名文章《携手开创中埃两大文明古国共赢合作的美好未来》). Официальный сайт МИД КНР. 30.05.2021. https://www.fmprc.gov.cn/web/dszlsjt_673036/t1879909.shtml (дата обращения 15.08.2021).

дукции металлургии, текстиля. Развиваются проекты в сфере возобновляемых источников энергии, переработке отходов, очистке загрязненных водных ресурсов и т.д.⁴⁵⁴ В общей сложности Китай предоставил египетской стороне кредитов на сумму 7,5 млрд долл.

Стороны активно сотрудничают в сфере портовой инфраструктуры. Первой китайской компанией, получившей заказ на модернизацию порта в Египте, стала *China Harbour Engineering Company*. В сентябре 2008 г. она заключила контракт на строительство второго терминала в Порт-Саиде на сумму 220 млн долл. Предметом второго контракта стали работы по углублению дна в порту Думьят стоимостью 160 млн долл. Летом 2012 г. компания приступила к строительству пристани в порту Адабия, расположенном на побережье Красного моря на западной стороне Суэцкого канала в 17 км от города Суэц. Также было подписано соглашение об аренде. В марте 2015 г. компания выступила главным подрядчиком в строительстве контейнерных причалов в портах Айн-Сухна и Думьят на Западном берегу Суэцкого залива. Сумма контракта составила рекордные 6 млрд долл.

Китайско-арабская экономическая зона Суэцкого канала начала создаваться в 2008 г. при участии китайской государственной инвестиционной компании *TEDA Investment Holding*. Она расположена в районе порта Айн-Сухна. Проект вписан в так называемое сопряжение «Плана развития Египта до 2030 г.» с инициативой ОПОП. К 2019 г. зона сотрудничества привлекла 84 предприятия, объём инвестиций составил 1 млрд долл., было создано более 3700 рабочих мест⁴⁵⁵. К началу 2021 г. насчитывалось уже 96 предприятий-участников, а объём инвестиций превысил 1,25 млрд долл.⁴⁵⁶ В феврале 2021 г. китайская компания *China Harbour Engineering Company* завершила работы по модернизации порта Айн-Сухна. Был введён в строй вто-

⁴⁵⁴ Ibid.

⁴⁵⁵ Китай приложит усилия для дальнейшего благополучного развития столетнего Суэцкого канала (中国助力百年苏伊士运河再续辉煌) // Синьхуа, 18.11.2019. URL: http://www.xinhuanet.com/world/2019-11/18/c_1125246020.htm (дата обращения 15.08.2021).

⁴⁵⁶ Обозрение: деловое торгово-экономическое сотрудничества Китая с Египтом...

рой терминал в 40 км от южного входа в Суэцкий канал и в 140 км от Каира. Пропускная способность порта выросла с 1,1 млн стандартных контейнеров до 85 млн⁴⁵⁷.

В том же районе *China State Construction Engineering* ведёт строительство новой административной столицы Египта. Объект расположен к востоку от Каира (между существующей областью застройки и Суэцким каналом). К началу 2021 г. были возведены 53 этажа (260 м) небоскрёба, который по замыслам архитекторов должен стать самым высоким на африканском континенте (385 м), и завершено строительство восьми других зданий⁴⁵⁸.

Китай продолжает сооружение первой в Египте ветки легкорельсового транспорта в одном из самых современных промышленных городов Египта – Эль-Ашир-мин-Рамадан. Дорога протяжённостью 65 км свяжет городской округ Каира с находящимися к востоку от него городами-спутниками и так называемой новой столицей. Всего планируется возвести 11 станций, к началу 2021 г. завершён первый этап строительства⁴⁵⁹.

В марте 2016 г. в Египте была открыта Совместная китайско-египетская государственная лаборатория по возобновляемым источникам энергии. Китайская сторона представлена «48-м научно-исследовательским институтом» при *China Electronics Technology Group Corporation*, египетская – Академией научных исследований и технологий.

В Египте действуют два Института и три класса Конфуция. Первый Институт Конфуция открылся в 2007 г. при Каирском университете, второй – в 2011 г. при Университете Суэцкого канала. В сентябре 2020 г. египетское правительство принято решение включить китайский язык в программу начального и среднего образования в качестве второго языка по выбору. Китай-

⁴⁵⁷ China Harbour Engineering Company получила подряд на строительные работы в порту Египта: пропускная способность увеличится вдвое (中国港湾承建埃及港口实现集装箱吞吐量翻番). Официальный сайт Форума китайско-африканского сотрудничества. 22.02.2021. URL: <https://www.fmprc.gov.cn/zfhzlt2018/chn/zfgx/jmhzt/11855626.htm> (дата обращения 15.08.2021).

⁴⁵⁸ Обозрение: деловое торгово-экономическое сотрудничества Китая с Египтом...

⁴⁵⁹ Ibid.

ский стал пятым языком после французского, немецкого, испанского и итальянского. Соответствующий меморандум был подписан посольством КНР в Египте и Министерством образования Египта. В настоящее время преподавание китайского ведётся в 16 университетах Египта⁴⁶⁰.

История отношений КНР с Алжиром – особенная. В 2014 г. Алжир стал первой арабской страной, уровень отношений с которой был поднят до всестороннего стратегического партнёрства.

В географической структуре импорта этой североафриканской страны Китай вышел на первое место, опередив традиционных европейских партнёров – Францию, Италию, Германию и Испанию⁴⁶¹. В 2020 г. взаимный товарооборот составил 6,6 млрд долл., сократившись в условиях пандемии почти на 20%. Алжир является одним из основных региональных заказчиков для китайских инженерных компаний. Как многие другие страны, он имеет крупный дефицит в торговле с КНР – импорт превышает экспорт в пять раз⁴⁶².

За последние годы китайские компании реализовали в стране серию масштабных проектов. Среди них: строительство международного конференц-центра мирового уровня стоимостью 6,5 млн долл., оперного театра, гостиницы «Шератон» и самой большой в Африке мечети. С востока на запад и с юга на север протянулась сеть высокоскоростных железных дорог Алжира, общей протяжённостью свыше 1200 км и стоимостью 19 млрд долл.

После длительного согласования в 2021 г. началось строительство портовой инфраструктуры в местечке Эль-Хамдания между городами Шершель и Тенес на побережье Средиземного

⁴⁶⁰ В Египте китайский стал предметом начального и среднего образования (埃及将汉语教学纳入中小学教育体系) // Жэньминь жибао, 09.08.2020. URL: <https://wap.peopleapp.com/article/5930350/5848544> (дата обращения 15.08.2021).

⁴⁶¹ Импорт Алжира упал на 18% в 2020 году (2020年阿尔及利亚进口额下降18%). Официальный сайт Министерства коммерции КНР. (17.01.2021). URL: <http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyjl/k/202101/20210103031814.shtml> (дата обращения 15.08.2021).

⁴⁶² Отношения КНР с Алжиром (中国同阿尔及利亚的关系). Официальный сайт МИД КНР. Июль 2021. URL: https://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/fz_677316/1206_677318/sbgx_677322/ (дата обращения 15.08.2021).

моря, в 50 км на запад от столицы Алжира. Один из участников проекта с китайской стороны – компания *Shanghai International Port Group*. Порт должен стать первым в Алжире и вторым в Африке глубоководным портом. Он будет играть исключительно важную роль в логистических потоках между Северной Африкой и Южной Европой и, как ожидается, станет крупным экономическим центром Алжира. Пропускная способность 23 терминалов составит 25 млн т. в год. Соглашение о строительстве порта было подписано с двумя китайскими компаниями в январе 2016 г. Общая стоимость проекта оценивается в 3,3 млрд долл., китайская сторона предоставила долгосрочный кредит на строительные работы. Готовый порт будет передан в её использование на 25 лет. 28 июня 2021 г. вышел указ президента Алжира о рассмотрении сотрудничества с китайскими партнёрами на новых, более прозрачных условиях⁴⁶³.

В 2021 г. алжирская *FERAAL* подписала с китайскими предприятиями меморандум о разработке рудника «Гара Джебилет», где находится крупнейшее в Алжире и одно из богатейших в мире месторождений железной руды. Объект расположен в западной провинции Тиндуф в 1800 км от столицы Алжира. Предполагается совместное финансирование проекта общей стоимостью 2 млрд долл.⁴⁶⁴

Для Туниса КНР является пятым торговым партнёром после Франции, Италии, Германии и Испании⁴⁶⁵. Взаимный товарооборот в 2020 г. составил 1,6 млрд долл., из которых 1,4 млрд долл. пришлось на китайский экспорт⁴⁶⁶. О позитивном отношении правительства Туниса к китайским инвесторам свидетельствует подписанный сторонами в июле 2018 г. меморандум о взаимопонимании в области совместной реализации инициати-

⁴⁶³ Алжир ускоренно способствует развитию «шёлкового пути»: снизится ли влияние Франции и Европы? (阿尔及利亚加快发展“丝绸之路”法国和欧洲的影响力会下降吗) // Аль-Джазира, 12.04.2021. URL: <https://chinese.aljazeera.net/opinions/journalist-column/2021/4/12/> (дата обращения 15.08.2021).

⁴⁶⁴ Ibid.

⁴⁶⁵ Tunisian Foreign Trade in Figures. URL: <https://santandertrade.com/en/portal/analyse-markets/tunisia/foreign-trade-in-figures> (дата обращения 15.08.2021).

⁴⁶⁶ Отношения КНР с Тунисом (中国同突尼斯的关系). Официальный сайт МИД КНР. Июль 2021. URL: https://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/fz_677316/1206_678598/sbgx_678602/ (дата обращения 15.08.2021).

вы ОПОП⁴⁶⁷.

Этому событию способствовала реализация китайскими подрядчиками нескольких крупных проектов, начиная с последней четверти XX в. Например, в 1972 г. стороны подписали соглашение об экономическом и техническом сотрудничестве, по итогам которого в Тунисе китайские специалисты построили 120-километровый водоотводной канал. По нему воды единственной реки с постоянным водотоком по всему руслу – Маджерды – были подведены к столице, затем к мысу Эт-Тиб, к городу Монастир, а позднее – к деловой столице страны Сфакс. Проект отличался множеством сложных технологических решений и имел огромное значение для стабильного развития сельского хозяйства. Ещё одним знаковым проектом конца 1980-х гг. стал молодёжный культурно-спортивный центр площадью 5 200 кв. м⁴⁶⁸.

Китай по-прежнему занимает сильные позиции в строительном секторе Туниса. Так, в конце 2020 г. было завершено возведение больницы общего профиля в одном из крупных административных центров Туниса – г. Сфакс⁴⁶⁹. 3 мая 2019 г. *China Civil Engineering Construction Corporation* начала строительство комплекса Дипломатической академии Туниса⁴⁷⁰.

С участием Китая в провинции Гафса реализован крупный проект в области горнодобывающей промышленности. Добыча фосфатной руды – ключевая для экономики Туниса отрасль. Предполагаемый объём годовой добычи оценивается в

⁴⁶⁷ Посол в Тунисе Ван Вэньбин опубликовал статью по случаю открытия второго Форума сотрудничества на высшем уровне ОПОП (驻突尼斯大使汪文斌就第二届“一带一路”国际合作高峰论坛召开发表署名文章). Официальный сайт МИД КНР, 26.04.2019. URL: https://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/fz_677316/1206_678598/1206x2_678618/t1658044.shtml (дата обращения 20.10.2021).

⁴⁶⁸ Посол КНР в Тунисе Чжан Цзяньго дал специальное интервью газете «Синвэнь бао» (驻突尼斯大使张建国接受《新闻报》专访). Официальный сайт МИД КНР, 01.07.2021. URL: https://www.fmprc.gov.cn/web/wjdt_674879/zwbd_674895/t1845250.shtml (дата обращения 15.08.2021).

⁴⁶⁹ Ibid.

⁴⁷⁰ Посол Туниса в КНР: в ходе совместной реализации инициативы «Один пояс, один путь» эти области являются приоритетными (突尼斯驻华大使：中突共建“一带一路”重点集中在这些领域). Silk Road Alliance, 02.04.2021. URL: http://www.srca-info.com/srca/srca5/202104/t20210402_3318.html (дата обращения 17.08.2021).

600 тыс. т. серной кислоты и 400 тыс. т. тяжёлых суперфосфатов. Сумма контракта составила около 700 млн юаней⁴⁷¹. Китайская сторона проекта представлена *Donghua Engineering Technology* – дочерней компанией *China National Chemical Engineering Group*, тунисская – *Tunisian Chemical Group (GCT)*⁴⁷². Работы на объекте начались в 2019 г. и были завершены в июле 2021 г.⁴⁷³

Ещё одной важной сферой стало развитие информационно-коммуникационных технологий и подготовка кадров в этой области. Сотрудничество ведётся совместно с Институтом *ICT Huawei*. Компания *Huawei* предоставляет услуги связи в Тунисе с 1999 г. и имеет в стране своё представительство. С 2015 г. Тунис стал частью международной учебной программы «Семена будущего», суть которой состоит в поиске талантливых студентов по всему миру и обучении их информационно-телекоммуникационным технологиям в Китае. К 2019 г. в программе подключились 47 университетов Туниса, а для участия в ней зарегистрировались 1900 местных студентов⁴⁷⁴. К 2021 г. количество участников выросло до 2000 человек, проходящих курс онлайн, и 800 – выбранных для обучения по программе «Семена будущего»⁴⁷⁵. Другим проектом *Huawei* в регионе стал конкурс для молодёжи в сфере информационных технологий, который проводится с 2017 г.⁴⁷⁶

⁴⁷¹ Китайские предприятия завершили работы в рамках генерального подряда по строительству крупных промышленных объектов в Тунисе (中企承建突尼斯大型工业总承包项目竣工) // Синьхуа сылу, 27.12.2019. URL: <https://www.imsilkroad.com/news/p/396917.html> (дата обращения 17.08.2021).

⁴⁷² Ibid.

⁴⁷³ Китайские предприятия завершили работы в рамках генерального подряда по строительству крупных промышленных объектов в Тунисе (中企承建突尼斯大型工业总承包项目竣工). 20.07.2021. URL: <http://cqa4.cn/xinwenzhongxin/1843.html> (дата обращения 17.08.2021).

⁴⁷⁴ Чиновники Туниса высоко оценили содействие китайских предприятий развитию информационных технологий в Тунисе (突尼斯官员称赞中企促进突信息技术发展) // Синьхуа сылу, 23.12.2019. URL: <https://www.imsilkroad.com/news/p/396306.html> (дата обращения 17.08.2021).

⁴⁷⁵ Хуавэй провела в Тунисе «день кадров Туниса» (华为在突尼斯举办“突尼斯人才日”) // Синьхуа сылу, 17.03.2021. URL: <https://www.imsilkroad.com/news/p/447604.html> (дата обращения 20.08.2021).

⁴⁷⁶ Сообщение: «соревнование позволяет мне приобрести реальный опыт ра-

Подготовка кадров соответствует целям, намеченным в рамках Китайско-арабского форума сотрудничества по созданию спутниковой навигационной системы «Бэйдоу», активным участником которого является Тунис. В апреле 2018 г. в там в соответствии с подписанным с ЛАГ в 2016 г. меморандумом был открыт первый центр «Бэйдоу» за рубежом. На церемонии присутствовали не только высокопоставленные представители политического руководства из КНР и Туниса, главы профильных технологических ведомств двух стран, но и 200 делегатов из 10 стран Африки и ЛАГ. Среди них Оман, Алжир, Нигерия, Кувейт, Судан и Ирак⁴⁷⁷. В апреле 2019 г. в Тунисе прошёл второй китайско-арабский форум по созданию «Бэйдоу» (первый состоялся в 2017 г. в Шанхае). На основе сотрудничества с Китаем Тунис собирается подключить услуги 5G к 2022 г. и коммерциализировать их к 2023 г.⁴⁷⁸

Наиболее важным фактом образовательного сотрудничества стало открытие первого в Тунисе Института Конфуция при Университете Карфагена 12 ноября 2018 г.

Для Марокко Китай – третий торговый партнёр. Он уступает Испании и Франции первое и второе места соответственно. За Китаем следуют Италия и США⁴⁷⁹. В 2020 г. взаимный товарооборот составил 4,8 млн долл., из которых 4,2 млн пришлось на китайский экспорт⁴⁸⁰.

боты» – воспоминания студентов из Ливана об участии в квалификационном конкурсе Хуавэй (通讯：“比赛让我学到实际工作经验”——记黎巴嫩学生参加华为技能大赛) // Синьхуа, 29.11.2019. URL: http://www.xinhuanet.com/world/2019-11/29/c_1125289325.htm (дата обращения 20.08.2021).

⁴⁷⁷ Начало работы первого зарубежного центра Бэйдоу будет способствовать китайско-арабскому сотрудничеству в области спутниковой навигации (首个海外北斗中心落成运行, 助力中阿卫星导航合作) // Синьхуа сылу, 04.12. 2018. URL: <https://www.imsilkroad.com/news/p/91460.html> (дата обращения 20.08.2021).

⁴⁷⁸ Посол КНР в Тунисе Чжан Цзяньго дал специальное интервью газете «Синвэнь бао»...

⁴⁷⁹ Марокко: 2020 (摩洛哥 (2020年版). Совместное издание Института изучения международного торгово-экономического сотрудничества Министерства коммерции КНР, Торгово-экономического отдела посольства КР в Марокко, Департамента инвестиционного и экономического сотрудничества Министерства коммерции КНР. URL: <http://www.mofcom.gov.cn/dl/gbdqzn/upload/moluo/ge.pdf> (дата обращения 20.08.2021).

⁴⁸⁰ Отношения КНР с Марокко (中国同摩洛哥的关). Официальный сайт МИД

В мае 2016 г. КНР и Марокко установили отношения стратегического партнёрства, а в ноябре 2017 г. подписали меморандум о взаимопонимании в области совместной реализации инициативы ОПОП.

Одним из основных проектов китайско-марокканского сотрудничества стало строительство города науки и технологий короля Мухаммада VI в северной части г. Танжера на берегу Гибралтарского пролива. Там же расположен крупнейший в Средиземноморье перевалочный порт с самой большой в Африке пропускной способностью. Через Гибралтар пролегает пятая часть мировых логистических маршрутов и поступает 60% экспортируемых в Европу китайских товаров⁴⁸¹. С китайской стороны участниками подписанного в ноябре 2020 г. соглашения выступили *China Communications Construction, China Luqiao (Group) General Company, CCCC Investment Company Limited*. С марокканской – *Mediterranean ports Group* и администрация областей Танжер – Тетуан – Эль-Хосейма⁴⁸².

Доля акций китайских партнёров в предприятии составит 35%. Одновременно было подписано соглашение с *Shanghai Ailang Fengdian Technology Development Limited Company*, которая, предположительно, инвестирует в проект 140 млн долл., создав дополнительные 2 тыс. рабочих мест⁴⁸³.

Список основных объектов строительства включает торговый район, выставочный центр, трансграничный международный склад, площадку международной электронной торговли, промышленный инкубатор, гостиницу, элитный жилой комп-

КНР. Июль 2021. URL: https://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/fz_677316/1206_678212/sbgx_678216/ (дата обращения 20.08.2021).

⁴⁸¹ Инвестиции в город науки и технологий короля Мухаммада VI в Марокко (Морocco) (摩洛哥穆罕默德六世丹吉尔科技城招商). 23.01.2020. URL: <http://www.tradeinvest.cn/investment/2085/detail> (дата обращения 20.08.2021).

⁴⁸² Подписано соглашение об инвестировании в город науки и технологий короля Мухаммада VI в Марокко (公司签署摩洛哥穆罕默德六世丹吉尔科技城项目入股协议、股东协议). 10.11.2020. URL: https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_9938988 (дата обращения 20.08.2021).

⁴⁸³ China Communications Construction официально стала инвестором строительства научно-технического города в Танжере (中交集团正式入股丹吉尔科技城建设公司). Официальный сайт Торгово-экономического представительства КНР в Марокко. 06.11.2020. URL: <http://ma.mofcom.gov.cn/article/zxhz/hzjj/202011/20201103013695.shtml> (дата обращения 20.08.2021).

лекс, международный университет и международный медицинский центр. Всего будет создано около 100 тыс. рабочих мест, число проживающих и работающих составит 300 тыс. человек. Сумма производимых в год товаров оценивается в 15 млрд долл., а налоговых поступлений – 300 млн долл.⁴⁸⁴

Китай открыл в Марокко три Института Конфуция: первый – в марте 2008 г. при Университете Мухаммада V; второй – в мае 2012 г. при университете Хасана II; третий – в марте 2016 г. при университете Абдаллы Малика Асади⁴⁸⁵. В 2018 г. начал работу Китайский культурный центр в Рабате.

Арабские государства Ближнего Востока

Китай – шестой торговый партнёр Ливана. Товарооборот между двумя странами сократился в 2020 г. более чем на 40% до 980 млн долл., из которых львиную долю – 950 млн долл. – составили поставки китайских товаров.⁴⁸⁶

В 1992 г. стороны подписали соглашение о культурном обмене, а в 1996 г. – о защите взаимных инвестиций. За ними последовали соглашения об отмене двойного налогообложения; об экономическом, торговом и технологическом сотрудничестве; о морских перевозках; о перевозках гражданской авиацией⁴⁸⁷.

Сотрудничество в сфере ОПОП стало активно развиваться после 2016 г., когда в июле в Пекине состоялся форум «Один пояс, один путь в Китае: из Бейрута в Пекин», а в октябре «Один пояс, один путь в Ливане: из Пекина в Бейрут». В сентябре 2017 г. Китай и Ливан подписали «Меморандум о взаимопонимании по вопросам совместного продвижения “Экономического пояса Шёлкового пути” и “Морского Шёлкового пути XXI века”». В 2018 г. Ливан официально стал участником Азиатского банка инфраструктурных инвестиций.

По официальной китайской статистике, к 2020 г. в Ливане было зарегистрировано только одно китайское предприятие –

⁴⁸⁴ Инвестиции в город науки и технологий короля Мухаммада VI в Марокко...

⁴⁸⁵ Отношения КНР с Марокко ...

⁴⁸⁶ Отношения КНР с Ливаном (中国同黎巴嫩的关系). Официальный сайт МИД КНР. Август 2021. URL: https://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676668/sbgx_676672/t6300.shtml (дата обращения: 25.08.2021).

⁴⁸⁷ Там же.

Huawei, являющееся крупнейшим оператором в стране и играющее активную роль в цифровизации Ливана. С 2018 г. Ливан стал стартовой площадкой *Huawei* в регионе для запуска технологий 5G⁴⁸⁸.

Важной стороной китайско-ливанских отношений стало участие китайского контингента миротворческих сил ООН в поддержании безопасности в стране. Первым примером такого рода стала деятельность китайских офицеров в ходе миссии ООН на юге Ливана по поддержанию мира и разминированию, работа которой продолжается по сей день. В августе 2021 г. завершилась миссия 19-й китайской группы в регионе и была направлена очередная 20-я группа в составе 410 человек⁴⁸⁹. Вторым пример – работа китайского миротворческого контингента ООН (в составе 40 человек) во время ликвидации последствий взрыва селитры в порту Бейрута в 2020 г.⁴⁹⁰

В декабре 2019 г. китайский подрядчик начал строительство консерватории в Ливане. Но к началу 2021 г. строительство было заморожено, в том числе из-за пандемии коронавируса.

В феврале 2007 г. в Ливане открылся первый среди арабских стран Институт Конфуция. Соответствующее соглашение было подписано осенью 2006 г. с Университетом Сент-Джозеф, одним из старейших в стране⁴⁹¹. К 2021 г. число зарегистрированных студентов достигло 400 человек, большинство из которых обу-

⁴⁸⁸ Хуавэй предоставит Ливану новейшие технологии 5G (华为为黎巴嫩引入最新5G技术). Официальный сайт Хуавэй. 06.11.2018. URL: <https://www.huawei.com/cn/news/2018/11/huawei-state-of-the-art-5g-lebanon> (дата обращения 25.08.2021).

⁴⁸⁹ Завершила работу 19 очередная миссия китайских миротворцев в Ливане (中国赴黎巴嫩维和部队完成第19次轮换交接). Официальный сайт правительства КНР. 13.08.2021. URL: http://www.gov.cn/xinwen/2021-08/13/content_5631180.htm (дата обращения 28.08.2021).

⁴⁹⁰ Китай направил в Ливан миротворческий контингент для участия в восстановлении после большого взрыва в Бейруте (中国赴黎巴嫩维和部队参加贝鲁特大爆炸后清理重建) // Синьхуа, 27.09.2020. URL: http://www.xinhuanet.com/world/2020-09/27/c_1126548552.htm (дата обращения 28.08.2021).

⁴⁹¹ Посол КНР в Ливане Лю Чжимин присутствовал на открытии первого Института Конфуция в арабском мире (中国驻黎巴嫩大使刘志明出席阿拉伯世界首所孔子学院揭牌仪式). Официальный сайт посольства КНР в Ливане. 28.02.2007. URL: <http://lb.china-embassy.org/chn/dsxx/lrds/lrdshd/t300107.htm> (дата обращения 28.08.2021).

чались по специальности «инженерия» и «информационно-коммуникационные технологии»⁴⁹². В мае 2020 г. стороны подписали соглашение об открытии культурных центров в Ливане и КНР.

Объём двусторонней торговли КНР с Палестиной в 2020 г. составил 100 млн долл., из которых 99% приходится на китайский экспорт⁴⁹³. С 2017 г. стороны изучают вопрос о создании зоны свободной торговли Китай – Палестина. В октябре 2018 г. они подписали меморандум о взаимопонимании, а в феврале 2019 г. провели первые переговоры по этому вопросу и подписали ещё один меморандум⁴⁹⁴.

Китай в полной мере осознаёт важность урегулирования палестино-израильского конфликта как для поддержания стабильности в регионе, так и для развития экономического сотрудничества с Палестиной. Поэтому он неизменно высказывался о своей приверженности созданию независимого палестинского государства в границах 1967 г. со столицей в Иерусалиме⁴⁹⁵.

Ключевые позиции КНР в этой сфере были сформулированы Си Цзиньпином в нескольких программных заявлениях. Во-первых, в 2013 г. в «Четырёх предложениях», высказанных в ходе визита президента Палестины в Китай. Во-вторых, в представленной Си Цзиньпином в штаб-квартире ЛАГ (Египет) в

⁴⁹² Специальное интервью: среди ливанских студентов становится всё более популярным изучение китайского языка. Визит к директору Института Конфуция при университете Сент-Джозефа (专访：中文学习在黎巴嫩学生中越来越受欢迎——访黎巴嫩圣约瑟夫大学孔子学院黎方院长) // Синьхуа, 21.07.2021. URL: http://www.xinhuanet.com/world/2021-07/21/c_1127679602.htm (дата обращения 28.08.2021).

⁴⁹³ Отношения КНР с Палестиной (中国同巴勒斯坦的关系). Официальный сайт МИД КНР. Июль 2021. URL: https://www.fmprc.gov.cn/web/gjhdq_676201/gj_676203/yz_676205/1206_676332/sbgx_676336/ (дата обращения 28.08.2021).

⁴⁹⁴ Свободная экономическая зона Китай-Палестина (中国-巴勒斯坦自由贸易区). Официальный информационный портал Министерства коммерции КНР «Зоны свободной торговли КНР. URL: http://fta.mofcom.gov.cn/palestine/palestine_special.shtml (дата обращения: 28.08.2021).

⁴⁹⁵ Посол КНР в Катаре Чжоу Цзянь в позитивном ключе рассказал четырёх предложениях члена Госсовета, министра иностранных дел Ван И по поводу урегулирования сложной ситуации между палестиной и Израилем (驻卡塔尔大使周剑积极宣介王毅国务委员兼外长关于缓解巴以紧张局势的四点主张). 18.05.2021. URL: <http://www.chinaarabcf.org/chn/zagx/sjfc/t1876637.htm> (дата обращения 28.08.2021).

2016 г. позиции КНР по вопросам развития Палестины и урегулирования палестино-израильского конфликта. В-третьих, во время визита в КНР президента Палестины в 2017 г. В-четвёртых, в 2018 г. в ходе выступления Си Цзиньпина на восьмой встрече Форума китайско-арабского сотрудничества⁴⁹⁶.

Фактически КНР уже начала принимать участие в развитии инфраструктуры в Палестине, реализовав с 1960-х гг. в рамках помощи более 40 проектов. Среди них строительство начальной школы для беженцев в населённом пункте Бакка, средней школы и шоссе в секторе Газа, шоссе в Рамалле, солнечной электростанции в детской больнице сектора Газа, здания МИД Палестины. В Палестине работали около 3 тыс. высококвалифицированных китайских специалистов⁴⁹⁷.

КНР вносит существенный вклад в предоставление финансовой и гуманитарной помощи как напрямую, так и через Ближневосточное агентство ООН для оказания помощи палестинским беженцам – *UNRWA*. Помощь предоставляется систематически. Это видно из рассмотрения динамики за последние пять лет. Например, в 2016 г. Си Цзиньпин анонсировал предоставление помощи Палестине в размере 50 млн юаней, в 2018 г. в ходе конференции *UNRWA* ООН безвозмездную помощь в размере 2 млн 350 тыс. долл. и гуманитарную экстренную помощь правительству Палестины на сумму 1 млн долл. В июле 2018 г. во время заседания Форума китайско-арабского сотрудничества Китай предоставил помощь на 100 млн юаней, в 2019 г. – 1 млн долл. через *UNRWA* и 2 млн долл. правительству Палестины.

После начала эпидемии коронавируса нового типа Китай оперативно скорректировал сферу предоставления помощи. Так, уже в апреле 2020 г. в Палестину были направлены две партии медикаментов, а в июне – группа китайских медиков. В тот же год через *UNRWA* был предоставлен ещё 1 млн долл. и наборы гуманитарной помощи для палестинских беженцев на территории Иордании, Ливана и Сирии⁴⁹⁸. В марте 2021 г. КНР нап्रा-

⁴⁹⁶ Отношения КНР с Палестиной (中国同巴勒斯坦的关系). Официальный сайт представительства КНР в Палестине. 09.07.2020. URL: <https://www.mfa.gov.cn/ce/cgps//chn/zbzx/t1796486.htm> (дата обращения 28.08.2021).

⁴⁹⁷ Ibid.

⁴⁹⁸ Ibid.

вила в Палестину 100 тыс. доз вакцины от коронавируса нового типа⁴⁹⁹.

В 2021 г. посол КНР в Катаре вновь высказал идею о проведении прямых переговоров между Израилем и Палестиной в Китае. Поводом для актуализации этой темы стало председательство министра иностранных дел КНР Ван И на чрезвычайном заседании СБ ООН по палестино-израильскому урегулированию⁵⁰⁰. Практика китайского посредничества на палестино-израильских переговорах существует с декабря 2006 г., когда прошла первая подобная встреча в Пекине. Впоследствии стороны встречались в таком же формате ещё два раза – в декабре 2013 г. в Иерусалиме и в декабре 2017 г. в Пекине⁵⁰¹.

Выводы

В развитии отношений КНР с арабскими средиземноморскими государствами может быть выделено несколько поворотных событий. Во-первых, учреждение в 2004 г. Форума китайско-арабского сотрудничества с постоянно действующим секретариатом и 15 диалоговыми площадками в сфере политики, экономики, культуры и здравоохранения. Во-вторых, разработка в 2016 г. «Стратегии политики Китая в отношении государств Арабского Востока» после того, как в 2014 г. Си Цзиньпин заявил о реализации ОПОП на Арабском Востоке. В-третьих, принятие в 2018 г. «Совместной декларации между Китаем и арабскими странами о сотрудничестве по совместному строительству инициативы “Один пояс, один путь”».

Китай является важным, а для некоторых рассматриваемых государств ведущим внешнеторговым партнёром. Китайский экспорт характеризуется широкой номенклатурой и значительными объёмами при гораздо более скромных поставках из арабских стран. Как следствие, взаимная торговля имеет значительные диспропорции.

Традиционной сферой китайско-арабского сотрудничества являются крупные инженерные проекты: строительство про-

⁴⁹⁹ Посол КНР в Катаре Чжоу Цзянь в позитивном ключе рассказал четырёх предложениях члена Госсовета, министра иностранных дел Ван И...

⁵⁰⁰ Ibid.

⁵⁰¹ Ibid.

мышленных объектов, зданий, транспортной инфраструктуры. В последние 20 лет Китай проявляет повышенный интерес к развитию портовой инфраструктуры. Здесь преобладают три вида проектов: собственно строительство портовых объектов, поставки оборудования и технологий для портов, а также развитие околопортовой инфраструктуры.

Важная составляющая китайско-арабского сотрудничества – поставки энергоресурсов в КНР. Среди арабских государств Средиземноморья 28, 33, 38 места по объёмам поставок энергоресурсов в КНР заняли Ливия, Египет и Алжир соответственно. Первое и третье места принадлежат несредиземноморским арабским государствам – Саудовской Аравии и Ираку соответственно⁵⁰².

Перспективной сферой взаимодействия стали высокие технологии. КНР активно участвует в сфере информационных технологий на Арабском Востоке, преимущественно за счёт деятельности компании *Huawei*. Наиболее заметный проект – внедрение 5G. Арабские страны стали участницами запуска китайской спутниковой навигационной системы «Бэйдоу». 20 января 2016 г. был подписан «Меморандум о сотрудничестве в области спутниковой навигации между КНР и ЛАГ», предусматривающий развитие данной системы в арабских странах. Китайская сторона рассматривает её как часть инициативы ОПОП⁵⁰³.

Развивается гуманитарное сотрудничество. Ярким примером стала деятельность в период эпидемии коронавируса, когда Китай направил группы медиков в восемь арабских стран, а также заключил соглашение о сотрудничестве в области вакцин с Египтом и Марокко⁵⁰⁴.

⁵⁰² Импорт нефти Китаем в 2020 г. по данным экспортёров (2020年中国原油进口量). URL: <https://zhuanlan.zhihu.com/p/349387814> (дата обращения 15.08.2021).

⁵⁰³ Китай и арабские страны подписали меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству в области спутниковой навигации (中阿签署卫星导航合作谅解备忘录). Официальный сайт спутниковой навигационной системы Китая «Бэйдоу». 21.01.2016. URL: http://www.beidou.gov.cn/yw/xwzx/201710/t20171010_1044.html (дата обращения 15.08.2021).

⁵⁰⁴ КНР в Ливане Ван Кэцзянь дал специальное интервью электронному изданию «Чжаньлюэ дананань» (驻黎巴嫩大使王克俭接受黎“战略档案”网站专访). Официальный сайт Форума китайско-арабского сотрудничества. URL: <http://>

В большинстве арабских стран действуют Институты и классы Конфуция, а в некоторых китайский язык введён в школьную программу. Это свидетельствует о намерении данных государств углублять отношения с Китаем и признании его важной роли в региональных делах.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Средиземноморье сегодня, как и много столетий назад, остаётся важным политическим и хозяйственным узлом мира, местом, где пересекаются геостратегические интересы и торговые пути, где происходит встреча и столкновение разных культур и идеологий. Произошедшее за последние два десятилетия стремительное восхождение Китая как глобальной экономической и политической силы не могло не отразиться на ситуации в Средиземноморье. Значение китайского фактора в регионе стало не только ощутимым, но повлекло за собой цепь непредвиденных ранее последствий. Данные процессы наложились на продолжающуюся глобализацию в тех её видоизменённых формах, которые характерны для периода после мирового финансового кризиса 2008–2009 гг. Многополярность, децентрализация глобализации, размывание идеологических рамок поствоенного либерализма, дезинтеграционные тенденции в ЕС (вследствие брекзита), обострение противостояния между США и Китаем – всё это обуславливает высокую степень неустойчивости во взаимоотношениях Китая с государствами, расположенными вдоль протяжённого, изрезанного и столь разнообразного побережья Средиземного моря.

Отношения сторон находятся под воздействием двух групп факторов. Внешние факторы связаны с современным этапом глобализации и технологического прогресса. Внутренние факторы обусловлены национальными (или групповыми в случае ЕС) интересами сторон, их собственной динамикой и возможностями.

Примером внешнего фактора является происходящее во всём мире ускоренное развитие контейнерных перевозок, впечатля-

ющее увеличение их оборотов. Как следствие возрастает стратегическая значимость Средиземноморья в международных морских перевозках. Нераскрытый транспортный потенциал региона не только сулит значительные выгоды, но главное – становится объектом долгосрочной геополитической игры. При этом нарастающая активность китайского капитала в европейских портах способствует и экономическому процветанию сторон, и росту взаимной напряжённости. На обе эти тенденции накладывается групповой фактор – интересы и действия Евросоюза. Китай вынужден учитывать тот факт, что под эгидой ЕС и при его финансовом участии идёт сооружение трансевропейской транспортной сети мультимодального сообщения. Защищая свои стратегические горизонты, в марте 2019 г. Евросоюз запустил механизм скрининга китайских инвестиций.

Ещё одним внешним фактором выступает рост населения Африки и ускоренное экономическое развитие континента. Средиземноморье в силу своего географического положения выступает связующим транспортным звеном в торговых обменах между африканскими странами и странами Европы. Китай, сумевший за последние два десятилетия резко увеличить масштабы своего присутствия в Африке, неизбежно становится крайне заинтересованным внешним игроком этого нового процесса.

Важнейшим инструментом глобальных амбиций Китая является выдвинутая в 2013 г. концепция «Один пояс, один путь», включающая «Экономический пояс Шёлкового пути» и «Морской Шёлковый путь XXI века». Осуществляя крупные капиталовложения в инфраструктуру других стран, руководство КНР создаёт платформу для устойчивого продвижения китайского экспорта и приложения китайских капиталов за рубежом. Ярким примером напористой инвестиционной политики Китая является греческий порт Пирей, способный стать плацдармом для расширения китайского присутствия в экономическом пространстве ЕС. Тактика создания опорных инфраструктурных пунктов широко применяется Китаем для обеспечения устойчивости стратегических коммуникаций в рамках инициативы «Пояса и пути».

Внутренние факторы в большинстве средиземноморских государств складываются из разнонаправленных по своей природе

де краткосрочных материальных выгод и долгосрочных соображений безопасности как экономической, так и военно-политической. Во многих случаях к этому добавляются эффекты второго раунда, то есть реакция внутренних и внешних политических сил на конкретные проекты с участием Китая.

Так, Италия первой среди стран «Группы семи» подписала с Китаем «Меморандум о взаимопонимании» относительно его инициативы «Пояса и пути». Имея большое символическое значение, событие оказало весьма ограниченное благотворное влияние на развитие практического сотрудничества. Зато оно вызвало волну негативных побочных последствий. Фактически меморандум превратился в одну из дилемм итальянской внешней политики. Когда после его подписания отношения Италии с западными партнёрами дали трещину, Рим в полной мере ощутил на себе давление со стороны Брюсселя и Вашингтона.

За время, прошедшее после подписания меморандума, постепенно и неуклонно менялась итальянская диспозиция. Теперь поступающие из Китая инвестиции всё чаще становятся предметом внутреннего скрининга и блокируются с помощью «*golden power rule*». Китайские компании вытесняются с позиции ключевого партнёра капиталами из Германии и Евросоюза с соответствующей институциональной поддержкой. В русле общей диверсификации инвесторов наблюдается привлечение турецких фирм, например, для модернизации портовой инфраструктуры. На сегодня Италия намерена и дальше строить Шёлковый путь, но уже по-европейски, а не по-китайски.

Во Франции отношение к китайским действиям в Средиземном море оказалось разделённым между двумя условными полюсами – военным и предпринимательским. Представители вооружённых сил указывали на опасности, связанные с ростом военно-морского и военно-технического присутствия Китая в регионе. Тем временем бизнес стремился не упустить громадных возможностей, связанных с реализацией китайского проекта «Пояса и пути». Попытка президента Франции Э. Макрона сблизить эти две позиции в рамках инклюзивного подхода, рассчитанного на солидарность стран Средиземноморья в разрешении общих проблем региона, не принесла желаемых результатов.

Стратегическое противостояние Китая и Евросоюза наглядно проявляется на Балканах. После серии восточных расширений ЕС подошёл вплотную к той черте, за которой приём новых членов с выражено более низким уровнем благосостояния и многочисленными структурными отличиями от «шестёрки», а затем и «дюжины», становится невозможным или угрожает благополучию самого блока. Выход из ЕС Великобритании сделал более хрупким баланс между «ядром» и периферией объединения, между столь многочисленными малыми и немногими крупными странами. Это никак не отменяет стремления Брюсселя распространять своё влияние на сопредельные ему государства. Поэтому Китай воспринимается здесь как конкурент. Идея его сдерживания побудила Евросоюз объявить в 2018 г. о запуске собственной политики сопряжения Европы с Азией. Однако создать реальную, а не декларативную альтернативу китайскому присутствию на Балканах пока не получается.

Содержание китайско-турецкого экономического сотрудничества качественно изменилось после того, как в 2015 г. стороны подписали соглашение о сопряжении китайской инициативы «Один пояс, один путь» с турецким проектом «Срединный коридор». Китайские предприятия реализуют на территории Турции масштабные проекты в сфере транспорта, энергетики и информационных технологий. При этом взаимная торговля товарами становится всё более асимметричной, поставки китайских товаров нарастают, а турецкий экспорт в Китай стагнирует. Похожая картина присуща экономическим связям между КНР и арабскими средиземноморскими государствами, хотя данные отношения строятся на прочной договорно-правовой базе и имеют проверенное временем институциональное оформление.

По итогам проведённого исследования можно констатировать, что возрастающий интерес Китая к региону Средиземноморья является частью нового этапа глобализации, на котором её вписывающиеся в либеральную повестку бесспорные выгоды всё чаще сопряжены с разнообразными и непредсказуемыми издержками. В настоящее время в отношениях сторон происходит накопление структурных диспропорций, тогда как пути их смягчения пока не определены.

ЛИТЕРАТУРА

1. Алексеенкова Е.С. Италия и Франция: конфликт по вопросу будущего ЕС // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2019. №1(7). С. 36-42.
2. Алексеенкова Е. Дискурсивная сила КНР против нормативной силы ЕС: казус Италии // Мировая экономика и международные отношения. Т.64. №5. 2020. С. 62-72. DOI: 10.20542/0131-2227-2020-64-5-62-72
3. Алексеенкова Е.С. Морская экономика Италии в контексте Зелёного курса ЕС // Современная Европа. 2021. №2(102). С. 63-74. DOI: 10.15211/soveurope220216374
4. Аналитический доклад «Анализ существующих международных транспортных коридоров, проходящих через территории стран-членов». Евразийская экономическая комиссия. М., 2019. 24 с.
5. Большаков А. Китайские инвестиции в британскую экономику: структура, динамика, перспективы // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2021. №2. С. 100-109.
6. Вит М. «Мягкая сила» ЕС и Китая на Западных Балканах и пределы её применения // Современная Европа. 2019. №7. С. 148-157. DOI: 10.15211/soveurope72019148157
7. Вэй Минь. Китайско-турецкое производственное сотрудничество в контексте инициативы «Один пояс, один путь»: риски и контрмеры (魏敏一带一路背景下中国—土耳其国际产能合作的风险及对策) // Гоцзи Цзинци. 2017. №5. Р. 11-22.
8. Гемуева К.А. Китайские инвестиции в транспортную инфраструктуру ЕС: стимул для развития двусторонней торговли? // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12. №6. С. 152-169. DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-6-7
9. Гемуева К.А., Салицкий А.И., Семёнова Н.К. Европейские дискуссии о китайской инициативе «один пояс – один путь»// Восточная аналитика. 2018. №3. С. 36-43.
10. Громько Ал.А. Метаморфозы политического неолиберализма // Вестник Российской академии наук, 2020, Т. 90, №11. С. 1019-1027. DOI: 10.15211/soveurope220200619

11. Дун Мань юань. История и будущее китайско-турецких отношений (董漫远中国与土耳其关系的历史与未来) // Arab World Studies. 2010. №4. P. 53-58.

12. Европа между трёх океанов / под общей ред. Ал.А. Громыко, В.П. Фёдорова. М.: ИЕ РАН, 2019. 608 с.

13. Забелин С.А. Кипрский конфликт в контексте отношений Евросоюза и Турции // Большое Причерноморье: политика, экономика, безопасность / под ред. О.В. Буториной. М.: ИЕ РАН. 2019. С. 56-62.

14. Зверева Т.В. Внешняя политика современной Франции. М.: Канон+, 2014. 344 с.

15. Зиновьева Е., Булва В. Цифровой суверенитет Европейского союза // Современная Европа. 2021. №2. С. 40-49. DOI: 10.15211/soveurope220214049

16. Кандель П. Балканские дилеммы ЕС // Современная Европа. 2020. №2. С. 122-130. DOI: 10.15211/soveurope22020123130

17. Карева Д.О. Средиземноморская политика Франции в конце XX – начале XXI вв. Дисс. ... канд. ист. наук. МГУ, 2015. 291 с.

18. Китай и Восточная Европа: звенья нового Шёлкового пути / отв. ред. В. Михеев, В. Швыдко. М.: ИМЭМО РАН. 2016. С. 70. DOI: 10.20542/978-5-9535-0485-0

19. Колесникова М.Л. «Синяя экономика» и ЕС // Международная жизнь. 2019. №6. С. 106-113.

20. Колесникова М.Л. Системный аспект «синей экономики» ЕС // Международная жизнь. 2020. №11. С. 94-101.

21. Колесникова М.Л. Средиземноморские страны ЕС в «синей экономике» // Современная Европа. 2019. №3. С. 161-171. DOI: 10.15211/soveurope32019161170

22. Криворотов А.К. Полярная политика Китая: набирая обороты, обретая рамки, умножая векторы // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2018. №23. С. 183-189. DOI: 10.24411/2618'6888'2018'10014

23. Ларин В.Л. Глобальный Китай: возрождение Срединной империи или борьба за выживание? // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2020. №4(93). С. 47-67.

24. Ларин В.Л. Северо-Восточная Азия в контексте глобаль-

ных интересов и политики Китая в «новую эпоху» // *Мировая экономика и международные отношения*. 2020. №6. С. 114-122. DOI: 10.20542/0131-2227-2020-64-6-114-122

25. Ларин В.Л., Песцов С.К. Становление Китая как великой морской державы // *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. 2020. Т. 13. №3. С. 27-46. DOI: 10.23932/2542-0240-2020-13-3-2

26. Михеев В.В., Луконин С.А., Игнатъев С.В. К вопросу о перспективах Китая как глобального лидера // *Контуры глобальных трансформаций*. 2017. №5 С. 152-161. DOI: 10.23932/2542-0240-2017-10-5-152-161

27. Мяо Фугуан. Развитие китаеведения и Институтов Конфуция в Турции (苗福光土耳其汉学研究 与孔子学院发展现状) // *Arab World Studies*. 2014. №2. P. 111-120.

28. Носов М.Г. ЕС и Китай: Торговля или стратегия // *Современная Европа*. 2018. №6 С. 5-17. DOI: 10.15211/soveurope620180517

29. Пакулин В.С. Инвестиционные проекты КНР в странах европейского средиземноморья в рамках проекта «Пояс и Путь» // *Вестник Томского государственного университета. История*. 2021. №70. DOI: 10.17223/19988613/70/14

30. Пахомова М.А. Особенности политической культуры Китая в источниках по политике КНР в отношении государств Арабского Востока (2014–2019) // *Востоковедение: история и методология*. 2019. №1. С. 32-45.

31. Пахомова М.А. Общество, религиозная политика и ислам в Китае» // *Религия и общество на Востоке*. 2016. №1. С. 181-202.

32. Поливач А.П. Пятилетие включения юаня в корзину СДР: итоги и перспективы // *Мировая экономика и международные отношения*. 2021. №6. С. 59-70. DOI: 10.20542/0131-2227-2021-65-6-59-70

33. Потапов Д.А. Сотрудничество Европейского Союза и Китая в сфере прямых иностранных инвестиций в контексте инициалы КНР «Пояс и путь» // *Анализ и прогноз. Журнал ИМЭМО РАН*. 2020. №4. С. 76-93.

34. Правый популизм: глобальный тренд и региональные

особенности / Под ред. Л.С. Окуневой, А.И. Тэвдой-Бурмули. М.: МГИМО МИД России, 2020.

35. Рубинский Ю.И. Франция: мини- или макси-кризис? // Свет и тени «эры Макрона» / отв. ред. В.Я. Швейцер. М.: ИЕ РАН, 2019. С. 8-43.

36. Сапир Ж. Дебаты по итальянскому бюджету и вопрос суверенитета // Современная Европа. 2019. №1. С. 60-69. DOI: 10.15211/soveurope120196069

37. Симония Н.А., Торкунов А.В. Новый мировой порядок: от биполярности к многополярности // Политическая наука перед вызовами глобального и регионального развития // под ред. О.В. Гаман-Голутвиной. М.: Аспект Пресс, 2016. С. 243-253.

38. Словарь терминов, используемых в международных договорах Российской Федерации. М.: Издание Государственной Думы, 2017. 240 с.

39. Фролова И. Ю. Интересы и проблемы Китая на Балканах // Проблемы национальной стратегии. 2020. №4(61). С. 61-75.

40. Хрусталёв М.А. Анализ международных ситуаций и политическая экспертиза // Очерки теории и методологии. М.: НОФМО, 2008.

41. Цвык Е. «Один пояс, один путь»: взгляд из Европы // Современная Европа. 2019. №1. С. 104-112. DOI: 10.15211/soveurope12019104112

42. Чернега В.Н. Призрак российско-китайского альянса и Европа // Европейская безопасность: события, оценки, прогнозы. Вып. 55. М.: ИНИОН РАН, 2019. С. 8-12.

43. Чихачев А.Ю. Доктрина голлизма во внешней политике современной Франции: особенности реализации на примере дипломатического курса Эммануэля Макрона. Дисс. ... канд. полит. наук. СПбГУ, 2020. 269 с.

44. Цзоу Чжицян. Участие КНР в развитии турецких портов: возможности и риски (邹志强中国参与土耳其港口开发的机遇与风险) // Contemporary World (One Belt One Road. Special Edition). 2018. №5. С. 70-74.

45. Чугров С.В. Понятие внешнеполитического менталитета и методология его изучения // Полис. Политические исследования. 2007. №4. С. 46-65. DOI: 10.17976/jpps/2007.04.04

46. Чугров С.В. Стратегическая эмпатия в мировой политике: можно ли одолеть расёмон-эффект и фундаментальную ошибку атрибуции? // Полис. Политические исследования. 2021. №5. С. 109-126. DOI: 10.17976/jpps/2021.05.08

47. Шибкова М.О. Альянсы ad hoc как доминанта внешнеполитического инструментария Италии // Международные процессы

48. Adornino G. I rapporti con la Cina. Rapporto sulla politica estera italiana: il governo Renzi. Quaderni IAI. Roma, 2016. P. 113-116.

49. Akman A. China in the Mediterranean: An Emerging Presence. IFRI, 2018. 21 p.

50. Alméras G., Jolly C., Kawaibi S. Méditerranée 2030. Paris: IPEMED, 2009. 294 p.

51. Casarini N. Italy: between the Euro-Atlantic alliance and the pull of Chinese money. Istituto Affari Internazionali // Europe in the Face of US-China Rivalry. A Report by the European Think-tank Network on China. Real Instituto Elcano. January 2020.

52. Confluences Méditerranée. 2019. No. 109. La Chine: nouvel acteur méditerranéen. 197 p.

53. Covid-19 and Europe-China Relations: A Country-Level Analysis / ed. by. J. Seaman. Paris: IFRI, 2020. 80 p.

54. Croci O. The «Americanization» of Italian foreign policy? // Journal of Modern Italian Studies. 2005. Vol. 10, Issue1. P. 10-26. DOI: 10.1080/1354571042000333342

55. Daguzan J.-F. France's Mediterranean Policy: Between Myths and Strategy // Journal of Contemporary European Studies. 2009. Vol. 17. №3. P. 387-400.

56. Daguzan J.-F. La France et l'UE en Méditerranée: entre esprit de système et réalités // Politique étrangère. 2020. №4. P. 109-120.

57. D'Amelio D. Dal Dragone all'Aquila: il porto di Trieste parla di nuovo Tedesco // Limes. №10. 2020.

58. Dams T., Martin X., Kranenburg V. China's Soft Power in Europe. European Think-tank Network on China. April 2021. 117 p.

59. Debroise A. Géopolitique des forces navales en Méditerranée. Mémoire de Master 2. Université Panthéon-Assas – Paris II,

2021. 123 p.

60. De Maio G. *Playing with Fire: Italy, China and Europe*. Brookings Institution, Washington. May, 2020. 26 p.

61. Denisov I., Maslova E. One belt, multiple roads: Moscow and Rome in China's geo-economic calculations // *China-EU Relations in a New Era of Global Transformation*. Ed. by Xing L. Routledge, 2021. P. 113-130.

62. De Pizzo M. *L'America per noi*. Luiss University Press, 2021. 139 p.

63. Duchâtel M., Duplaix A.S. *Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe*. London: European Council for Foreign Relations, 2018. 56 p.

64. Ekman A. *La Chine en Méditerranée: un nouvel activisme // Politique étrangère*. 2016. №4. P. 73-84.

65. Ekman A. *La Chine en Méditerranée: une présence émergente (Notes de l'IFRI, février)*. Paris: IFRI, 2018. 22 p.

66. Esteban M., Otero-Iglesias M. *Spain longs for a stronger Europe in the face of US-China antagonism // Europe in the Face of US-China Rivalry. A Report by the European Think-tank Network on China*. Elcano Royal Institute. 2020.

67. *EU Blue Economy Report 2019*. European Commission, 2019. 208 p. DOI: 10.2771/21854

68. *EU Blue Economy Report 2020*. European Commission, 2020. 180 p. DOI: 10.2771/363293

69. *EU Blue Economy Report 2021*. European Commission, 2021. 178 p. DOI:10.2771/8217

70. Fabre G. *Les nouvelles routes de la soie et la Grèce, tête de pont de la présence chinoise en Europe // ILCEA: Revue de l'Institut des langues et cultures d'Europe, Amérique, Afrique, Asie et Australie*. 2019. №37. P. 1-18.

71. Fardella E. *A significant periphery of the Cold War: Italy-China bilateral relations, 1949–1989*. *Cold War History*, vol. 17, 2017 – Issue 2: *Socialism, Capitalism and Sino-European Relations in the Deng Xiaoping Era, 1978–1992*. P. 181-197. DOI: 10.1080/14682745.2015.1093847

72. *France's Foreign and Security Policy under President Macron: The Consequences for Franco-German Cooperation / ed. by R.*

Kempin. Berlin: Stiftung Wissenschaft und Politik, 2021. 51 p.

73. Ghiretti F. L'Iniziativa Belt and Road in Italia: i porti di Genova e Trieste. IAI Papers 21/17, Aprile 2021. 21 p.

74. Godement F., Vasselier A. China at the Gates: A New Power Audit of EU–China Relations. London: ECFR, 2017. 127 p.

75. Godement F. Chine: les répliques de l'Europe. Paris: Institut Montaigne, 2020. 54 p.

76. Guðjonsson S., Minelgaite I. Who benefits of trade with China? Examining the effects of free trade agreements on trade flow with China using an adjusted gravity model // Journal of International Studies. 2021. Vol. 14. №3. P. 22.

77. Gutierrez O. China gana la guerra por el relato en Africa // El Pais, 03.05.2020.

78. Higgins A., Magdziarz A., Pronczuk M. Poland's Top Court Rules Its Constitution Trumps E.U. Law // The New York Times, 07.10.2021.

79. Kanellopoulos N.C., Skintzi G.D. Identifying export opportunities for Greece // International Economics and Economic Policy. 2016. №13. P. 369-386. DOI 10.1007/s10368-016-0353-3

80. Koschut S., Hall T.H., Wolf R., Solomon T., Hutchison E., Bleiker R. Discourse and Emotions in International Relations // International Studies Review. 2017, September, Vol. 19, Issue 3. P. 481-508. DOI: 10.1093/isr/vix033

81. La vera storia dei cinesi a Trieste. Conversazione con Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale (Trieste) // Limes, №10, 2020.

82. H. Wang, A. Michie (eds.), Consensus or Conflict? China and Globalization in the 21st Century. Springer, 2021.

83. Lavery S., Schmid D. European Integration and the New Global Disorder // Journal of Common Market Studies. 2021. Vol. 59, Issue 5. P. 1322-1338. DOI: 10.1111/jcms.13184

84. Liu L. Europe and China in the Global Economy in the Next 50 Years: A Partnership for Global Peace and Stability // Intereconomics. 2016. Vol. 51. №1. P. 37-42. DOI: 10.1007/s10272-016-0572-4

85. Meunier S. La France face à la mondialisation: se protéger ou se projeter? Paris: Institut de l'entreprise, 2012. 63 p.

86. Nye, J. *The Future of Power*. NY: Public Affairs. 2011. 300 p.
87. Pannier A., Schmitt O. *To Fight Another Day: France between the Fight against Terrorism and Future Warfare // International Affairs*. 2019. Vol. 95. №4. P. 897-916.
88. Páreja-Alcaraz P. *Chinese investments in Southern Europe's energy sectors: Similarities and divergences in China's strategies in Greece, Italy, Portugal and Spain // Energy Policy*. 2017. №10. P. 700-710.
89. Pierre-Jérôme A. et al. *Les nouvelles routes de la soie en Méditerranée*. Toulon: FMES, 2020. 193 p.
90. Putten F.-P. van der et al. *The Role of OBOR in Europe–China Relations // Europe and China's New Silk Roads / ed. by F.-P. van der Putten*. The Hague: The Netherlands Institute of International Relations, 2016. P. 3-11.
91. *Reaching New Heights. An update on Chinese investment into Europe*. Backer and McKenzie, 2016. 64 p.
92. *Revue Défense Nationale*. 2019. №822. *La Méditerranée stratégique – Laboratoire de la mondialisation*. 226 p.
93. Romero F. *Rethinking Italy's Shrinking Place in the International Arena // The International Spectator*. 2016. Vol. 51, №1. P. 1-12. DOI: 10.1080/03932729.2016.1108613
94. Ruffié N., Gros Ph., Tourret V. *Stratégies de sécurité en Méditerranée*. Paris: Fondation pour la recherche stratégique, 2018. 51 p.
95. Rui Zhao, Hynes S., Guang Shun He. *Defining and quantifying China's ocean economy // Mar Policy*. 2014. №43. P.164-173. DOI: 10.1016/j.marpol.2013.05.008
96. Seaman J., Julienne M. *China's Waning Soft Power in France // China's Soft Power in Europe: Falling on Hard Times / ed. by T. Dams, X. Martin, V. Kranenburg*. The Hague: The Netherlands Institute of International Relations, 2021. P. 31-35.
97. Seaman J. *France and US-China tensions: bolstering multilateralism and a more autonomous Europe. French Institute of International Relations // Europe in the Face of US-China Rivalry. A Report by the European Think-tank Network on China*. January 2020. P. 67-74.
98. Siddi M. *Italy's «Middle Power» Approach to Russia // The International Spectator*. 2019. Vol. 54. №2. P. 123-138. DOI:

10.1080/03932729.2018.1519765

99. Taje M. Les nouvelles routes de la soie et l’Afrique du Nord: quelles synergies? Tunis: Konrad-Adenauer-Stiftung, 2018. 97 p.

100. Taylor M. R. Inside the EU–China Human Rights Dialogue: assessing the practical delivery of the EU’s normative power in a hostile environment // *Journal of European Integration*. 2020. DOI: 10.1080/07036337.2020.1854245

101. The EU fish market – 2020. European Market Observatory for Fisheries and Aquaculture Products – 2020. Luxemburg, 2020. 107 p.

102. Tonchev P. Greco-US ties deeper than sino-greek relations. Institute of International Economic Relations // *Europe in the Face of US-China Rivalry. A Report by the European Think-tank Network on China*. Madrid, 2020. P. 83-90.

103. Tonchev P. Sino-Greek Relations in Greek and Chinese Media, 2020 // Institute of International Economic Relations. Athens, March 2021. 28 p.

104. Tonchev P., Davarinou P. Chinese investment in Greece and the Big Picture of Sino-Greek relations // Institute of International Economic Relations. Athens, December 2017. 74 p.

105. Tzogopoulos G. From China to Greece – on track for the New Silk Road Whither Sino-Greek relations? // CIFE Policy Paper 32, March 15, 2016.

106. Tzogopoulos G. Greece, China and the 17+1 Initiative. ELIAMEP, November 27, 2020.

107. Valigi M. Le Medie Potenze. Teoria e prassi in politica estera. Milano, 2017. 243 p.

108. Van der Putten F.-P. European seaports and Chinese strategic influence. The relevance of the Maritime Silk Road for the Netherlands. Clingendael Report, 2019. 33 p.

109. Wai-Ming To, Peter K. C. Lee. China’s Maritime Economic Development: A Review, the Future Trend, and Sustainability Implications // *Sustainability*. 2018. №10(2). DOI: 10.3390/su10124844

110. Wang X. The Ocean Economic Statistical System of China and Understanding of the Blue Economy Understanding of the Blue Economy // *Journal of Ocean and Coastal Economics*. Vol. 2, Issue 2. Article 10. DOI: 10.15351/2373-8456.1055

111. Verny J., Oulmakki O., Blayac Th. Positionnement stratégique de la Chine en Méditerranée: le projet «Belt and Road Initiative» // Les Cahiers Scientifiques du Transport. 2019. №75. P. 63-79.

ОБ АВТОРАХ

Авилова Агнесса Викторовна, к.э.н., в.н.с. Сектора экономики европейских стран Центра европейских исследований ИМЭМО РАН.

Алексеевкова Елена Сергеевна, к.полит.н., в.н.с. Отдела Черноморско-Средиземноморских исследований, руководитель Центра итальянских исследований ИЕ РАН.

Бочаров Иван Александрович, программный ассистент Российского совета по международным делам (РСМД).

Бочарова Мария Александровна, независимый аналитик.

Буторина Ольга Витальевна, д.э.н., член-корреспондент РАН, заместитель директора по научной работе ИЕ РАН.

Забелин Сергей Александрович, с.н.с. Отдела Черноморско-Средиземноморских исследований ИЕ РАН.

Колесникова Марина Львовна, н.с. Отдела Черноморско-Средиземноморских исследований ИЕ РАН.

Магадеев Искандэр Эдуардович, к.и.н., доцент кафедры истории и политики стран Европы и Америки факультета международных отношений МГИМО МИД России.

Маслова Елена Александровна, к.полит.н, доцент кафедры интеграционных процессов, с.н.с. ИМИ МГИМО МИД России; с.н.с. Отдела Черноморско-Средиземноморских исследований ИЕ РАН.

Пахомова Мария Андреевна, к.и.н., с.н.с. ИВ РАН, руководитель Лаборатории изучения традиций гуманитарной науки на Востоке ЦИОПСВ ИВ РАН.

Энтина Екатерина Геннадьевна, профессор НИУ ВШЭ; в.н.с., руководитель Отдела Черноморско-Средиземноморских исследований ИЕ РАН.

ABOUT AUTHORS

Alekseenkova Elena, Candidate of Political Sciences, Leading Researcher, Head of the Center for Italian Studies, Department of the Black Sea and Mediterranean Studies, Institute of Europe RAS.

Avilova Agnessa, Candidate of Sciences (Economics), Leading Researcher, Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations, RAS.

Bocharov Ivan, Program Assistant, Russian International Affairs Council (RIAC).

Bocharova Maria, Independent Analyst.

Butorina Olga, Doctor of Sciences (Economics), RAS Corresponding Member, Deputy Director for Science, Institute of Europe RAS.

Entina Ekaterina, Doctor of Political Sciences, Professor of the National Research University Higher School of Economics; Leading Researcher, Head of the Department of the Black Sea and Mediterranean Studies, Institute of Europe RAS.

Kolesnikova Marina, Researcher, Department of the Black Sea and Mediterranean Studies, Institute of Europe RAS.

Magadeev Iskander, Candidate of Sciences (History), Associate Professor at MGIMO University.

Maslova Elena, Candidate of Political Sciences, Associate Professor and Senior Researcher of the Institute for International Studies at MGIMO University; Senior Researcher, Department of the Black Sea and Mediterranean Studies, Institute of Europe RAS.

Pakhomova Maria, Candidate of Sciences (History), Senior Researcher, Head of the Laboratory for the Study of the Traditions of the Humanities in the East, Institute of Oriental Studies RAS.

Zabelin Sergey, Senior Researcher, Department of the Black Sea and Mediterranean Studies, Institute of Europe RAS.

**В 2020–2021 гг. были выпущены следующие
доклады Института Европы**

369. Е.П.Тимошенкова. Партийно-политическая система Германии в период канцлерства А.Меркель. ДИЕ РАН №369. М., 2020 г.
370. Денежно-кредитное регулирование в России и ЕС. Отв. ред. А.И.Бажан. ДИЕ РАН №370. М., 2020 г.
371. Л.С.Биссон. Регулирование легальной миграции в Европейском союзе. ДИЕ РАН №371. М., 2020 г.
372. Европа в поиске новых решений. Отв. ред. Р.Н.Лункин, П.В.Осколков. ДИЕ РАН №372. М., 2020 г.
373. К.А.Годованюк. «Глобальная Британия» в преддверии брекзита. ДИЕ РАН №373. М., 2020 г.
374. Коалиционные правительства в современной Европе: шансы и риски. Отв. ред. В.Я.Швейцер. ДИЕ РАН №374. М., 2020 г.
375. А.А.Синдеев. Проблемы трансформации европейской безопасности в работах российских политологов. ДИЕ РАН №375. М., 2020 г.
376. Выборы в Вишеградских странах 30 лет спустя. Особенности избирательных кампаний 2019–2020 гг. Отв. ред. Л.Н.Шишелина, Р.Н. Лункин. ДИЕ РАН №376. М., 2020 г.
377. В.И.Мироненко. Украинский транзит. Опыт ситуационного анализа. ДИЕ РАН, №377. М., 2020 г.
378. Итоги первого года правительства Б.Джонсона. Отв. ред. К.А.Годованюк ДИЕ РАН, №378. М., 2020 г.
379. Германия. 2020. Под ред. В.Б.Белова. ДИЕ РАН №379. М., 2021 г.
380. М.В.Ведерников. Словакия: от европейской идеи до членства в ЕС. ДИЕ РАН №380. М., 2021 г.
381. Р.Н.Лункин. Страхи и надежды европейцев на фоне пандемии. ДИЕ РАН, №381. М., 2021 г.
382. Мусульмане в Европе. Сосуществование, взаимодействие, межцивилизационный диалог. Отв. ред. А.К.Камкин. ДИЕ РАН №382. М., 2021 г.
383. В.Я.Швейцер. Партийно-политическая система Европейского союза в начале XXI века. ДИЕ РАН №383. М., 2021 г.
384. А.А.Синдеев. Проблемы общеевропейской безопасности в работах российских политологов. ДИЕ РАН №384. М., 2021 г.
385. В.Е.Язькова. Католическая церковь в Италии перед вызовами современности: эволюция подходов и интерпретаций. ДИЕ РАН №385. М., 2021 г.
386. Британия после брекзита. Отв. ред. К.А.Годованюк. ДИЕ РАН №386. М., 2021 г.

«Reports of Institute of Europe» published in 2020–2021

369. E.P.Timoshenkova. A party political system in Germany at the time of Angela Merkel' chancellorship. Reports of the IE RAS, №369. M., 2020.
370. Monetary regulation in Russia and the EU. Ed. by A.I.Bazhan. Reports of the IE RAS, №370. M., 2020.
371. L.S.Bisson. Legal migration governance in the European Union. Reports of the IE RAS, №371. M., 2020.
372. Europe in search of new solutions. Ed. by R.N.Lunkin, P.V.Oskolkov. Reports of the IE RAS, №372. M., 2020.
373. K.A.Godovanyuk. «Global Britain» in the run-up to Brexit. Reports of the IE RAS, №373. M., 2020.
374. Coalition Governments in Contemporary Europe: chances and risks. Ed. by V.Ya.Shveitser. Reports of the IE RAS, №374. M., 2020.
375. A.A.Sindeev. Problems of transformation of European security in the works of Russian political scientists. Reports of the IE RAS, №374. M., 2020.
376. Elections in V4 countries after 30 years. Features of 2019–2020 electoral campaigns. Ed. by L.N.Shishelina, R.N.Lunkin. Reports of the IE RAS, №376. M., 2020.
377. V.I.Mironenko. Ukrainian transit. Situation analysis experience. Reports of the IE RAS, №377. M., 2020.
378. The results of the first year of Boris Johnson's government. Ed. by K.A.Godovanyuk. Reports of the IE RAS, №378. M., 2020.
379. Germany. 2020. Ed. by V.B.Belov. Reports of the IE RAS, №379. M., 2021.
380. M.V.Vedernikov. Slovakia: from European idea to EU membership. Reports of the IE RAS, №380. M., 2021.
381. R.N.Lunkin. Fears and Hopes of the Europeans in the context of Pandemic. Reports of the IE RAS, №381. M., 2021.
382. Moslems in Europe. Coexistence, cooperation, dialogue of civilizations. Ed. by A.K.Kamkin. Reports of the IE RAS, №382. M., 2021.
383. V.J. Schweitzer. The party and political system of the European Union at the beginning of the XXI century. Reports of the IE RAS, №383. M., 2021.
384. A.A.Sindeev. Problems of commoneuropean security in the works of russian political scientists. Reports of the IE RAS, №384. M., 2021.
385. V.E.Yazkova. Catholic church and challenges of modernity in Italy: evolution of approaches and interpretations. Reports of the IE RAS, №385. M., 2021.
386. The United Kingdom after brexit. Ed. by K.A.Godovanyuk. Reports of the IE RAS, №386. M., 2021.

Научное издание

ФАКТОР КИТАЯ
В СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ

Монография

Доклады Института Европы

№ 387

Подписано в печать 28.01.2022. Формат 60×90 $\frac{1}{16}$,
Бумага офсетная. Печать офсетная. Усл.-печ. л. 12,5
Тираж 500 экз. Заказ № 2671

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Институт Европы Российской академии наук
125009 Россия, Москва, ул. Моховая, д. 11, стр. 3.
Тел.: 495-692-10-51, факс: 495-629-92-96.
E-mail: europe-ins@mail.ru
Web: <http://www.instituteofeurope.ru>

Отпечатано с готового оригинал-макета
в типографии издательства «Нестор-История»
Тел. (812) 235-15-86