

О.В. Столетов¹, И.А. Чихарев², О.А. Москаленко³, Д.В. Маковская⁴

ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ ОСНОВАНИЯ ПРОЕКТА «ГЕОСТРАТЕГИЧЕСКИЙ АТЛАС БОЛЬШОГО СРЕДИЗЕМНОМОРЬЯ»

АННОТАЦИЯ

В статье обосновывается геополитическая значимость реализации ведущими российскими научно-экспертными центрами исследовательского проекта «Геостратегический атлас Большого Средиземноморья». В качестве важнейшего геополитического и геоэкономического фактора современности, усиливающего востребованность развития Россией комплексного междисциплинарного исследования Большого Средиземноморья, рассматривается реализация Китаем мегапроекта Морской Шёлковый путь XXI века. Авторы приходят к выводу, что в условиях поиска оптимальной модели сопряжения геополитических интересов России и Китая в Большом Средиземноморье, учитывающей интересы различных международных акторов, принципиально важно обеспечить дальнейшее наращивание Россией военно-стратегического и экономического потенциала присутствия в регионе, а также продолжить разработку качественно новой концепции метарегиона как «большого пространства», связывающего несколько особенно значимых для актуальной глобальной политики макрорегионов – Единую Европу, Средиземноморье, Ближний Восток – с Дальним Востоком, Южной Азией, Северной Евразией. Проект согласуется с обновлённой Морской доктриной Российской Федерации 2015 года.

России следует принимать во внимание то обстоятельство, что собственные геоэкономические и геополитические интересы Китая в мегапроекте МШП-XXI имеют превалирующее значение. Обеспечение России роли ведущей державы в регионе требует приращения знаний о регионе, «больших данных» для создания геоинформационных и навигационных систем нового поколения. Формирование единого пространства безопасности, управляемости и развития в Большом Средиземноморье может позволить сбалансировать различные векторы глобализационных процессов и перейти к устойчивой модели глобального развития. Исследовательский проект «Геостратегический атлас Большого Средиземноморья» призван обеспечить формирование научно-экспертной информационной основы решения задач политики глобального лидерства.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Геостратегический атлас, Большое Средиземноморье, Морской Шёлковый путь XXI века, геополитика, геоэкономика, Россия, Китай, глобальная торговля, международное сотрудничество, инфраструктурные проекты

¹ Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, Ленинские горы, д. 1, 119234, Москва, Россия, e-mail: oleg-stoletov1@yandex.ru

² ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет», ул. Университетская, д. 33, 299053, Севастополь, Россия, e-mail: ichikharev@yandex.ru

³ ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет», ул. Университетская, д. 33, 299053, Севастополь, Россия, e-mail: kerulen@bk.ru

⁴ ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет», ул. Университетская, д. 33, 299053, Севастополь, Россия, e-mail: 76mdvl@mail.ru

Oleg V. Stoletov¹, Ivan A. Chikharev², Olga A. Moskalenko³, Daria V. Makovskaya⁴

GEOPOLITICAL FOUNDATIONS OF THE PROJECT “GEOSTRATEGIC ATLAS OF THE GREAT MEDITERRANEAN”

ABSTRACT

The article substantiates the geopolitical significance of the research project “Geostrategic Atlas of the Greater Mediterranean” which is implemented by the leading Russian scientific and expert centers. The Chinese Maritime Silk Road of the XXI century is regarded as the most important geopolitical and geo-economic factor of modernity which stimulates Russia to develop a comprehensive interdisciplinary study of the Greater Mediterranean. The authors come to the conclusion that in modern world politics we need a search for a model of the conjugation of geopolitical interests of Russia and China in the Greater Mediterranean. This is a model that can take into account the interests of various international actors. In these conditions it is important to provide for strengthening of Russia’s military-strategic and economic potential in the region and to continue the development of a qualitatively new concept of the metaregion. Research program positions the Greater Mediterranean as a “large space” which links macroregions that are especially significant for current global politics – United Europe, the Mediterranean, the Middle East with the Far East, South Asia, and Northern Eurasia. The project is consistent with the updated Maritime Doctrine of the Russian Federation in 2015.

Russia should take into account the fact that China’s own geo-economic and geopolitical interests in the IWP-XXI megaproject are of overwhelming importance. Providing Russia with the role of a leading power in the region requires an increment of knowledge about the region, “big data” to create a new generation of geo-information and navigation systems. The formation of a common space of security, manageability and development in the Large Mediterranean may allow balancing the different vectors of globalization processes and move to a sustainable model of global development. The research project “Geostrategic Atlas of the Greater Mediterranean” is designed to ensure the formation of a scientific-expert information base for solving global leadership policy objectives.

KEYWORDS: Geostrategic Atlas, Greater Mediterranean, Maritime Silk Road of the XXI century, geopolitics, geo-economics, Russia, China, global trade, international cooperation, infrastructure projects

ВВЕДЕНИЕ

Существовавшие в советское время подходы и представления о регионе Большого Средиземноморья основывались на геополитических реалиях периода Холодной войны. На межцивилизационные конфликты накладывались идеологические противоречия и связанные с ними клише, применялась марксистская методология. При этом в советской военно-политической стратегии и географии присутствовало целостное представление о регионе Средиземноморья [Арбатова, 1990; Средиземноморье..., 1989]. Геостратегически оно подкреплялось действиями в Средиземном море и далеко за его пределами (вплоть до западной Атлантики) 5-й Средиземноморской эскадры ВМС СССР.

¹ Lomonosov Moscow State University, Leninskie Gory, 1, 119234, Moscow, Russia,
e-mail: oleg-stoletov1@yandex.ru

² Sevastopol State University, Universitetskaya Street, 33, 299053, Sevastopol, Russia,
e-mail: ichikharev@yandex.ru

³ Sevastopol State University, Universitetskaya Street, 33, 299053, Sevastopol, Russia,
e-mail: kerulen@bk.ru

⁴ Sevastopol State University, Universitetskaya Street, 33, 299053, Sevastopol, Russia,
e-mail: 76mdvl@mail.ru

В постсоветский период и до недавнего времени Средиземноморье исследовалось на субрегиональном уровне (Восточное, Западное Средиземноморье и т.п.) или же «распределялось» по принадлежности к соответствующим академическим институтам – Востоковедения, Европы. Собственно, «евроцентричный» взгляд на Средиземноморье остается доминирующим в период с 1990-х по сегодняшний день [Handbook..., 2017]. Появился политико-географический термин «Евросредиземноморье» (EuroMediterranean), который описывает регион с точки зрения сотрудничества государств Европейского Союза со странами Северной Африки, Ближнего Востока [Marks, 1996]. Интересно отметить, что с учетом отнесения к сфере влияния стран-кандидатов в ЕС и государств, охваченных «политикой соседства», единственным государством Черноморско-Средиземноморского бассейна, не относящимся к «Евросредиземноморью», остается Россия. Эта ситуация легко объяснима с точки зрения геополитических реалий 1990 – 2000-х годов: в этот период США были сосредоточены на «форматировании» Большого Ближнего Востока, а Евросоюз постепенно развертывал экономическую и гуманитарную экспансию; Россия постепенно сдавала позиции в регионе. Международники, политические географы, регионоведы были вынужденно ограничены «евросредиземноморским подходом».

При этом нельзя не отметить, что как в рамках «евросредиземноморской парадигмы», так и за её пределами в постсоветской России появлялись весьма интересные научные исследования, такие как проект Института Европы РАН и Института стратегических оценок и анализа «Средиземноморье-Черноморье-Каспий»: между Большой Европой и Большим Ближним Востоком» [Средиземноморье..., 2006]. Отметим макрорегиональный и даже «метарегиональный» подход объединённых данным проектом учёных, точно определённую ими логику формирования в конце XX – начале XXI века новых «больших пространств» – Большого Среднего Востока (БСВ) и «Большой Европы», под которой подразумевается макрорегион Европейского Союза – на тот момент «самого конструктивного в истории международных отношений и до сих пор очень успешного проекта европейской интеграции» [там же]. Новые «большие пространства», несмотря на все отличия по инструментарию гуманитарно-интервенционистского проекта БСВ от гуманитарно-технологического Евросредиземноморского проекта, работали в одной логике и были призваны «перекрыть» постбиполярные разломы в Европе, на Ближнем Востоке, в Северной Африке – а в итоге переформатировать пространство под деятельность новых успешных игроков евроатлантического мира – США и ЕС. Очевидно, что в таких политико-географическом, геополитическом и геостратегическом ландшафтах не находилось места России, которая стремительно теряла влияние на Ближнем Востоке, не могла решать приоритетные геополитические проблемы на Балканах, реализовывать стратегические геоэкономические проекты. Однако американский («Большой Ближний Восток») и европейский («Большая Европа») проекты «больших пространств» к концу первого – началу второго десятилетия XXI века оказались в кризисе: США столкнулись с проблемами в Ираке, Иране, Сирии; реализацию проектов Евросоюза для Средиземноморья существенным образом затормозили мировой финансово-экономический кризис, последовавшая за ним «Арабская весна» и внутренние проблемы в ЕС, в частности – процесс выхода Великобритании из Союза. К 2014 году в целом сложились геополитические предпосылки для прорыва блокады, а затем и планомерного вхождения России в Средиземноморский регион.

МАТЕРИАЛЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Исследовательские приоритеты проекта «Геостратегический атлас Большого Средиземноморья»

Качественный рывок в понимании необходимости системного междисциплинарного изучения Россией Большого Средиземноморья в целях выработки долгосрочной

национальной стратегии в данном регионе был сделан после масштабного и динамичного расширения присутствия России в Черноморско-Средиземноморском регионе после событий «Русской весны» 2014 года, воссоединения Крыма и Севастополя с Российской Федерацией, последующих событий – операция Воздушно-космических сил России в Сирии, реализация крупных инфраструктурных проектов (строительство энергетического моста через Керченский пролив, Крымского моста, нового аэропорта в Симферополе, теплоэлектростанций на территории Крыма). В июле 2015 года президентом России В.В. Путиным была утверждена обновленная Морская доктрина Российской Федерации, а в июле 2017 года – «Основы государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года». Согласно Морской доктрине, на Средиземном море, включенном в Атлантическое региональное направление, были поставлены следующие долгосрочные задачи: «1) проведение целенаправленного курса на превращение региона в зону военно-политической стабильности и добрососедства; 2) обеспечение достаточного военно-морского присутствия Российской Федерации в регионе на постоянной основе; 3) развитие круизного судоходства из портов Крыма и Краснодарского края в страны Средиземноморского бассейна». «Основы государственной политики...» в числе основных задач военно-морской деятельности по предотвращению военных конфликтов и стратегическому сдерживанию назвали «обеспечение постоянного военно-морского присутствия Российской Федерации в Средиземном море и других стратегически важных районах Мирового океана, в том числе в районах прохождения основных морских транспортных коммуникаций». На этом этапе потребовались актуализация и обновление «базы знаний» о регионе, его качественно новая репрезентация в отечественной и мировой политической географии. Для решения этой научной задачи был разработан проект «Геостратегический атлас Большого Средиземноморья».

Проект «Геостратегический атлас Большого Средиземноморья» реализуется Севастопольским государственным университетом совместно с Лабораторией комплексного картографирования географического факультета МГУ, НИУ-ВШЭ, Институтом географии РАН, Крымским федеральным университетом и другими научно-экспертными структурами по Программе развития федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Севастопольский государственный университет» на 2016 – 2025 годы, утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации 19 декабря 2015 года № 2627.

К настоящему времени в рамках проекта реализована историко-географическая часть, в ближайшее время планируется перейти к исследованию современной геополитической и геоэкономической структуры макрорегиона, насыщению Атласа большими массивами статистических данных. С учетом перспективы развития Атласа в полифункциональную динамическую геоинформационную модель необходимы дальнейшие исследования по следующим направлениям: 1) границы Большого Средиземноморья и степень их «средиземноморскости» по различным критериям, 2) факторы интеграции Большого Средиземноморья, 3) факторы фрагментации Большого Средиземноморья.

Опережающий характер научных исследований, проводимых в рамках проекта «Геостратегический атлас Большого Средиземноморья», должен обеспечиваться своевременным и адекватным учетом динамичных геополитических, геоэкономических и технологических изменений, обусловленных трансформацией миропорядка. В числе наиболее значимых проявлений этой геополитической динамики, проявляющейся в полицентризации мирового политического пространства, следует назвать усиление в регионе позиций Китая, последовательно реализующего стратегический мегапроект Морской Шёлковый путь XXI века (МШП-XXI) и развивающего его юго-западный участок (Средиземноморскую ветвь) (рис. 1, 2, 3). Таким образом, в числе перспективных

направлений исследования в рамках российского проекта видится изучение проблематики долгосрочного сопряжения интересов России и Китая в Большом Средиземноморье.



Рис. 1. Маршруты Нового Шёлкового пути («Один пояс – один путь»)
Fig. 1. Routes of the New Silk Road (“One Belt – One Way”)

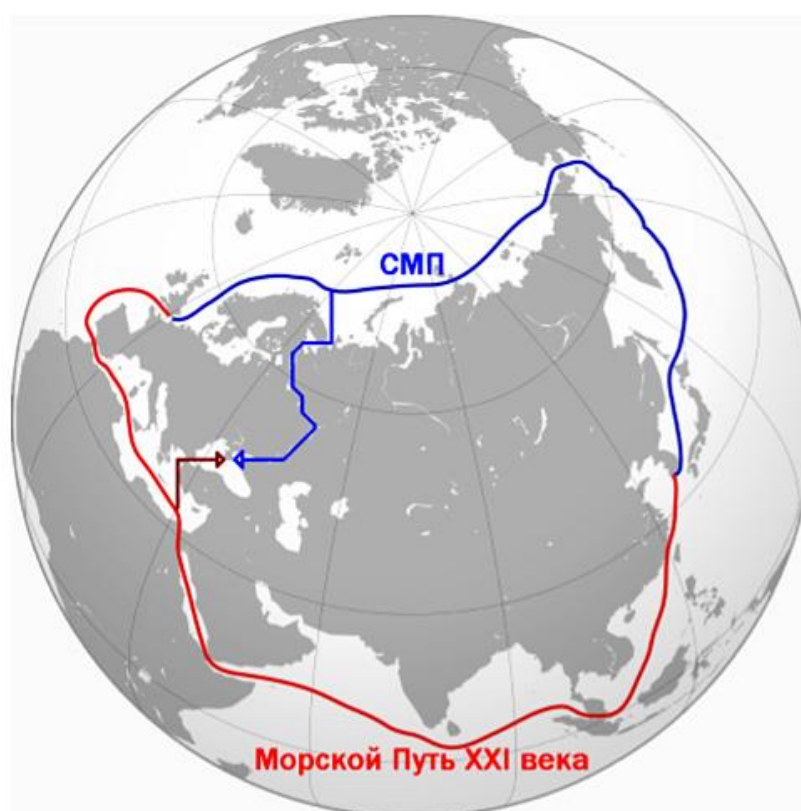


Рис. 2. Морской Шёлковый путь XXI века. Роль Крыма
Fig. 2. Sea Silk Road of the XXI century. Role of Crimea



Рис. 3. Сопряжение Крыма с проектами российской промзоны у Суэцкого канала и Морским Шёлковым путём XXI века

Fig. 3. Interfacing of Crimea with the projects of the Russian industrial zone near the Suez Canal and the Sea Silk Road of the XXI century

Инфраструктурные проекты Средиземноморской ветви МШП-XXI

Китай в целях расширения своего экономического присутствия в Средиземном море за последние годы осуществил целый ряд сделок в сфере приобретения, строительства, модернизации, расширения и/или эксплуатации наиболее важных средиземноморских портов и терминалов в Алжире, Египте, Греции, Израиле и Турции. По мнению эксперта Центра стратегических исследований Бегин – Садат Мордехая Чазиза, КНР вполне может извлечь выгоду из превращения Средиземноморья в крупный распределительный хаб для китайских товаров, предназначенных главным образом для Европейского Союза. За

прошедшее десятилетие китайские компании приобрели доли в 13 европейских портах [Kakissis, 2018]. Согласно материалам исследования лондонского инвестбанка Grisons Peak, только за первую половину 2017 года китайские компании осуществили приобретение либо инвестиции в развитие 9 иностранных портов на общую сумму 20,1 млрд долл. Согласно оценкам издания «Financial Times», можно говорить о существенной активизации китайских вложений, так как в 2016 году инвестиции КНР в проекты, связанные с иностранными портами, составляли только 9,97 млрд долл¹.

Египет представляет особое значение для реализации инфраструктурных проектов Средиземноморской ветви МШП-XXI благодаря имеющемуся в его распоряжении *Суэцкому каналу – ключевой транспортной артерии между Азией и Европой*, а также в силу реализации Египтом, начиная с 2014 года, Проекта развития Суэцкого канала (The Suez Canal Corridor Area Project). Открытие нового русла Суэцкого канала в августе 2015 года, произошедшее в рамках реализации данного проекта, позволило удвоить пропускную способность канала и интенсивность движения судов между Красным и Средиземным морями с 49 до 97 судов в день за счёт возможности их одновременного прохода во встречных направлениях – одновременно по старому и новому руслам. Новые возможности Суэцкого канала обеспечивают проход более крупных судов, сокращение времени транзита между Азией и Европой, а также повышают конкурентоспособность средиземноморских портов. Стратегическая значимость Суэцкого канала как ключевого элемента МШП-XXI обусловлена его географической близостью к крупным египетским портам – Порт-Саиду и Александрии.

КНР является одним из крупнейших инвесторов в Проект развития Суэцкого канала. В общей сложности 86 китайских компаний инвестировали более 1,1 млрд долл. в данный проект [Chaziza, 2018]. В настоящее время китайские компании принимают самое активное участие в расширении транспортно-логистических возможностей египетских портов. Компания China Harbour Engineering Company (CHEC) в августе 2018 года начала основную фазу строительства нового терминального бассейна в порту Айн-Сохна. Порт Айн-Сохна расположен в пределах экономической зоны Суэцкого канала – главного экономического района Египта, развитие которого является одним из мегапроектов страны, призванного обеспечить привлечение иностранных инвестиций в целях обеспечения экономического роста (рис. 4).

В июне 2016 года министерство транспорта Алжира подписало с двумя китайскими компаниями – China Harbour Engineering Company (CHEC) и China State Construction Engineering Corporation (CSCEC) соглашение на сумму 3,3 млрд долл. о строительстве и вводе в эксплуатацию нового грузоперевалочного центра алжирского порта в Шаршале. Проект, которым будет управлять China's Shanghai Ports Group, планируется реализовать в течение семи лет. В результате порт будет оснащен 23 доками, способными обрабатывать 26 млн тонн грузов в год². Данный проект представляет интерес не только для китайско-европейского экономического взаимодействия, но и для торговых отношений Китая и Африки. В частности, проект предполагает *интеграцию новых логистических возможностей порта с алжирскими дорожными магистралями и железнодорожной сетью* для транспортировки грузов в Африку.

В рамках инициативы КНР «Один пояс – один путь» *железнодорожные проекты имеют не только самостоятельную значимость, но также призваны повысить эффективность морских проектов государств-участников*. В качестве примера представляется возможным привести китайско-израильский проект «Red-Med». Проект

¹ Kynge J. Chinese purchases of overseas ports top \$20bn in past year // Financial Times, 16.07.2017. Электронный ресурс: <https://www.ft.com/content/e00fcfd4-6883-11e7-8526-7b38dcaef614> (дата обращения 16.09.2017)

² Chikhi L. Hit by oil price drop, Algeria turns to China for funds // Reuters. 20.01.2016. Электронный ресурс: <https://www.reuters.com/article/algeria-economy-china/hit-by-oil-price-drop-algeria-turns-to-china-for-funds-idUSL8N15223J> (дата обращения 13.03.2017)

предусматривает строительство 300-километровой высокоскоростной железнодорожной магистрали между израильскими портами – Эйлат в Красном море и Ашодод и Хайфа в Средиземном море. Соглашение между Израилем и Китаем, в соответствии с которым строительство железной дороги должно осуществляться компанией China Harbour Engineering Company Ltd, было подписано в декабре 2013 года¹. В рамках проекта реализуется строительство шестидесяти трёх мостов общей протяжённостью 4,5 км, а также пяти тоннелей протяжённостью 9,5 км. Ожидается, что реализация этого проекта позволит осуществлять перевозку товаров в обход перегруженного Суэцкого канала, укрепить стратегические позиции Китая на рынке Израиля, обеспечить Израилу логистические возможности для транзита грузов из Средиземноморья в Иорданию и Ирак.



Рис. 4. Расширение Суэцкого канала
Fig. 4. Extension of the Suez Canal

Важно отметить, что инфраструктурные проекты Средиземноморской ветви МШП-XXI имеют ключевое значение для *развития международных энергопоставок*. Эксперт Центра стратегических исследований Бегин – Садат Мордехай Чазиза отмечает, что в рамках проекта «Red-Med» предполагается строительство газопровода из Ашдода в Эйлат, через который будет осуществляться перекачка углеводородов из Средиземноморья в район Красного моря, откуда энергоресурсы будут поставляться танкерами в Китай, Индию и другие страны Азии [Chaziza, 2016]. Необходимо отметить, что инфраструктурное развитие порта Эйлат представляет стратегический геоэкономический интерес не только для Израиля, но и для граничащих с Израилем арабских монархий – Саудовской Аравии и Иордании². По мнению Мордехая Чазиза, порт Ашдода представляет собой краеугольный камень средиземноморских амбиций Китая, так

¹ Цатурян С.А. Китай и Израиль: отношения на «вершине вулкана» // Regnum, 26.12.2014. Электронный ресурс: <https://regnum.ru/news/1880866.html> (дата обращения 23.04.2016)

² Цатурян С.А. США вытесняют Россию из Сирии, а Китай ставит на Израиль. Что дальше? // Regnum, 06.05.2017. Электронный ресурс: <https://regnum.ru/news/2272193.html> (дата обращения 13.01.2018)

как позволяет сформировать морскую ось между греческим портом Пирей и портовой инфраструктурой Израиля. В свою очередь, если удастся интегрировать порт Эйлат с железнодорожными системами Иордании и Саудовской Аравии, Китай может связать Средиземноморье с Персидским заливом [Chaziza, 2018].

Особое место в проекте Средиземноморской ветви МШП-XXI отводится Греции. Неслучайно китайский премьер-министр Ли Кэцян в 2014 году назвал греческий порт Пирей, один из крупнейших портов в Греции и Европе по пассажироперевозкам и контейнерообороту, «жемчужиной» Средиземного моря. В августе 2016 года китайская компания China Ocean Shipping Company (COSCO), владеющая четвёртым по величине в мире контейнерным флотом, получила 51 %-ую долю в администрации порта Пирей. В течение следующих пяти лет у COSCO имеется возможность приобрести дополнительно 16% акций в пакете порта Пирей и тем самым увеличить свою совокупную долю до 67 %¹. Реконструкция порта Пирей китайской компанией COSCO позиционируется как эталон межгосударственного стратегического сотрудничества в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Порт Пирей в последние годы превратился в самый быстрорастущий порт в мире. В соответствии с мировым рейтингом торговых портов ежегодного списка инспекции судоходства (Lloyd's List – Global Ports Top 100) порт Пирей поднялся с 93-го места в 2010 году до 44-го места в 2016 году и 38-го места в 2017 году. Чистая прибыль администрации порта в 2017 году составила 11,3 млн евро (14 млн долл.), увеличившись на 68,6% по сравнению с 2016 годом, когда её объём составил 6,7 млн. евро (8,3 млн долл.). Китайская компания COSCO намерена превратить Пирей в крупнейший порт в Средиземном море, опережающий крупнейшие испанские порты – Альхесирас и Валенсия².

В целях развития логистического потенциала порта Пирей ещё в декабре 2014 года между Китаем, Венгрией и Сербией был подписан трёхсторонний межправительственный меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству в сфере строительства железных дорог. Меморандум, в частности, предполагает совместную реализацию проекта по строительству 370 километровой высокоскоростной железной дороги между Будапештом и Белградом. Данная железная дорога должна обеспечить доставку поступивших в порт Пирей товаров через Грецию, Македонию, Сербию в Венгрию и далее в государства Западной Европы. Тендер на строительство высокоскоростной железной дороги Будапешт – Белград выиграли компании из Китая и России. В ноябре 2017 года в Белграде состоялась церемония начала строительства участка железной дороги Венгрия – Сербия от Белграда до города Стара Пазова. Показательно, что принявшая участие в церемонии премьер-министр Сербии А. Брнабич заявила, что проект строительства железной дороги Венгрия-Сербия – это трансграничный инфраструктурный проект в рамках инициативы «Один пояс – один путь», это важный совместный проект Китая и Европы, который позволит Сербии стать центром транспортных перевозок в Балканском регионе. В марте 2018 года «РЖД Интернешнл» («дочка» РЖД по реализации зарубежных проектов) начала работы по сооружению железной дороги на участке Стара Пазова – Инджия, являющемся частью маршрута Стара Пазова – Нови Сад.

Важное место в Средиземноморской ветви МШП-XXI отводится также развитию крупного итальянского порта Триест. Данный порт занимает 11-ю позицию по уровню

¹ Georgiopoulos G. China's Cosco acquires 51 pct stake in Greece's Piraeus Port // Reuters, 10.08.2016. Электронный ресурс: <https://www.reuters.com/article/greece-privatisation-port/chinas-cosco-acquires-51-pct-stake-in-greeces-piraeus-port-idUSL8N1AR252> (дата обращения 19.04.2017)

² Kyngé J. A tale of two harbours tells best and worst of China's 'Belt and Road' // Financial Times, 26.09.2018. Электронный ресурс: <https://www.ft.com/content/7699d13a-806a-11e8-af48-190d103e32a4> (дата обращения 19.10.2018)

загруженности среди европейских портов. Порт представляет значительный интерес для Китая, так как существенно больше интегрирован с железнодорожными сетями Европейского Союза, нежели греческий порт Пирей¹.

Средиземноморская ветвь МШП-XXI в геоэкономическом измерении

Международная энергетическая стратегия России, связанная с реализацией проекта «Турецкий поток», на наш взгляд, в целом вписывается в общую логику китайской инициативы «Один пояс – один путь». Заявление президента России В.В. Путина об отказе России от реализации проекта «Южный поток» и переориентации на «Турецкий поток», предполагающий строительство газопровода по дну Чёрного моря до европейской части Турции и далее к границе с Грецией, учитывало не только контекст затруднений в российско-европейских отношениях, но и объявленную Китаем инициативу, охватывающую как Турцию, так и Европу. В то же время, согласно заявлению министра иностранных дел России С.В. Лаврова, сделанному в интервью газете *Serbian Telegraph* в ноябре 2018 года, один из возможных маршрутов прокладки газопровода «Турецкий поток» по европейской территории имеет следующую ориентацию: Болгария, Сербия, Венгрия с выходом на газораспределительный центр в австрийском Баумгартене. Таким образом, стремление России выйти на энергетические рынки государств Южной и Восточной Европы посредством проекта «Турецкий поток» остаётся актуальным (как это было и в случае проекта «Южный поток»), однако применительно к Большому Средиземноморью «Турецкий поток» имеет большие перспективы для проецирования в масштабах макрорегиона [Koch, 2015].

Весьма значимо, что Суэцкий канал как ключевой элемент МШП-XXI становится важной точкой экономического сотрудничества России и Египта. В мае 2018 года Россия и Египет подписали межправительственное соглашение о создании и обеспечении условий деятельности Российской промышленной зоны в экономической зоне Суэцкого канала. Россия планирует вложить в инфраструктуру промышленной зоны около 190 млн долл. государственных средств, а возможный объём частных вложений в проект составляет 7 млрд долл. Указ о создании Российской экономической зоны вокруг Суэцкого канала был подписан президентом Египта Абделем Фаххатом ас-Сиси в августе 2018 года. Новая экономическая зона займет площадь в 460 км² и будет использоваться для создания международного промышленного и логистического хаба, который привлечёт иностранные инвестиции. Предполагается, что новая промышленная зона на территории Египта позволит России выйти на рынок Африки.

Определённый интерес для России представляют возможности использования национальной глобальной навигационной системы ГЛОНАСС в мегапроекте МШП-XXI. Показательно, что в августе 2017 года проводился двухнедельный российско-китайский эксперимент «Шёлковый путь», направленный на стратегическое сотрудничество в области применения глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС и Бейдоу. Данный эксперимент, однако, был ориентирован на один из континентальных международных транспортных маршрутов инициативы «Один пояс – один путь» – «Европа – Западный Китай».

Средиземноморская ветвь МШП-XXI в стратегической перспективе может представлять значительный интерес для России. Показательно, что ещё в декабре 2013 года Китай включил часть территории Крыма в инициативу «Один пояс – один путь». Тем не менее, в настоящее время возможности для привлечения третьих стран к совместным экономическим проектам и развитию крымской портовой инфраструктуры существенно

¹ Scimia E. Trieste aims to be China's main port in Europe // *Asia Times*, 01.10.2018. Электронный ресурс: <http://www.atimes.com/article/trieste-challenges-piraeus-to-become-chinas-main-port-in-europe/> (дата доступа 15.10.2018)

ограничены санкциями западных государств, а также недружественной политикой Украины. В настоящее время Россия самостоятельно модернизирует портовую инфраструктуру Крыма. В частности, в 2017 году на заседании Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации была поставлена задача осуществить полное оснащение системой ГЛОНАСС всех морских портов в Крыму. Несмотря на сложную международно-политическую ситуацию, вызванную экономическими санкциями США и их союзников, в настоящее время рассматриваются варианты участия компаний Китая и Бахрейна в проектах модернизации инфраструктуры Крыма: железных дорог, аэропортов, мостов, дорог, тоннелей и портов¹.

Инициатива МШП-XXI воспринимается европейскими государствами различным образом. Наиболее последовательными её сторонниками выступают такие средиземноморские государства Европы, как Греция, Италия, Испания. Руководители этих государств в мае 2017 года приняли участие в форуме инициативы «Один пояс – один путь». По итогам межправительственных переговоров между Грецией и КНР, прошедших в августе 2018 года, страны подписали меморандум о взаимопонимании по проекту «Один пояс – один путь». В свою очередь, президент Франции Эммануэль Макрон до настоящего времени воздерживается от подписания меморандума в поддержку китайского мегапроекта [Duchâtel, Sheldon Duplaix, 2018]. В рамках своего первого визита в КНР Макрон в ходе переговоров акцентировал внимание на том, что проект «Один пояс – один путь» должен представлять собой «улицу с двусторонним движением».

В инициативе МШП-XXI важное место отводится китайско-итальянскому сотрудничеству. Предполагается, что до конца 2018 года Италия может подписать меморандум о взаимопонимании по проекту «Один пояс – один путь» и, тем самым, стать первой страной G7, сделавшей такой шаг. Тем не менее, Италия декларирует стремление сохранять стратегический контроль над своими морскими транспортно-логистическими активами. В этом контексте весьма показательным является заявление секретаря аппарата правительства Италии Джанкарло Джорджетти, в соответствии с которым китайские инвестиции в Италию приветствуются, однако это не означает, что его страна будет продавать Китаю крупные пакеты акций, относящихся к национальным портовым активам².

Важно подчеркнуть, что в Италии некоторые политики воспринимают китайскую экономическую экспансию в систему портовой инфраструктуры страны с настороженностью, видя за внешнеэкономическими декларациями КНР определённые геополитические устремления, в том числе военного характера. В частности, делаются предположения о том, что китайские портовые операторы могут осуществлять сбор данных, касающихся передвижения военных кораблей США и государств-членов НАТО, технических характеристик судов, а также пытаться получить доступ к их системам и оборудованию. Тем не менее, директор порта Триест Дзено д'Агостино опровергает подобные опасения. Он ссылается на то, что военная и гражданская части итальянского порта Триест, ключевого элемента китайско-итальянского сотрудничества в сфере морской торговли, отделены друг от друга, что является общей характеристикой европейских портовых терминалов. Кроме того, Дзено д'Агостино отмечает, что Китаю нет необходимости иметь собственный персонал на итальянской территории для того, чтобы осуществлять мониторинг захода кораблей в порт³.

Международно-политический инструментарий, который сегодня используется Китаем для выстраивания отношений с европейскими государствами, находящимися на маршрутах инициативы «Один пояс – один путь», представлен, в частности, Форумом

¹ Лару Д. Крым привлёк инвесторов из Бахрейна и Китая // Известия, 29.08.2018. Электронный ресурс: <https://iz.ru/782379/dmitrii-laru/krym-privlek-investorov-iz-bakhreina-i-kitaia> (дата обращения 01.12.2018)

² См. ссылку на стр. 172

³ Там же

морского сотрудничества Китая и государств Южной Европы, запущенным в 2015 году, а также Форумом Китай – Центральная и Восточная Европа (ЦВЕ), инициированным ещё в 2012 году и получившим название «16+1» [Ekman, 2018]. Например, в рамках проведения VII форума «Китай – Центральная и Восточная Европа» столицу Болгарии Софию посетила возглавляемая премьер-министром Госсовета КНР Ли Кэцяном китайская делегация, представленная 700 бизнесменами и 250 компаниями. Тем не менее, как зарубежные, так и российские эксперты на данном этапе оценивают результаты дипломатических усилий КНР по продвижению своих экономических интересов в Европе как ограниченные. Применительно к вопросу об уровне вовлечения Китаем стран ЦВЕ представляется возможным сослаться на данные австрийского исследовательского центра Erste Group, согласно которым за последние десять лет накопленные инвестиции Китая в страны региона составили около 8 млрд долл., что равно 0,7 % ВВП региона¹.

Значимость Кипра в реализации проекта МШП-XXI определяется его уникальным географическим положением, благодаря которому остров стал составляющей южного направления «Великого Шёлкового пути» ещё в III веке до нашей эры.

Один из главных морских маршрутов МШП-XXI проходит в Восточном Средиземноморье недалеко от Кипра, через Красное море и Суэцкий канал в европейские порты. Приглашение к сотрудничеству от Китая в реализации МШП-XXI официальная Никосия получила в 2015 году. Потенциальные преимущества от участия в проекте Пекин обосновал уникальной возможностью для Кипра перейти в разряд активного, лидирующего актора экономики и международных отношений в Восточном Средиземноморье. В октябре 2015 года согласие участвовать в предложенной инициативе дал президент Республики Кипр Никос Анастасиадис. В своём выступлении на Конференции азиатских политических партий в Пекине он отметил транзитную значимость Кипра для реализации проекта. Заинтересованность Китая во включении Кипра в МШП-XXI подчёркивает тот факт, что на мероприятии Никос Анастасиадис был единственным приглашённым гостем из Евросоюза.

На прошедшей в середине января 2019 года в Никосии конференции «Роль Китая на Среднем Востоке – инициатива “Пояс и путь” и её влияние» председатель Палаты представителей Кипра Демитрис Суллурис заявил, что у инициативы «Пояс и путь» есть «великие перспективы», а Кипр является важным узлом на пространстве «Один пояс – один путь», и выразил надежду на дальнейшее развитие кипрско-китайских отношений, в том числе в рамках этого проекта.

Очерчивая наиболее значимые для Республики Кипр аспекты участия в МШП-XXI, в первую очередь отметим выгоды от увеличения китайских инвестиций в кипрскую экономику, которые наращиваются в последние 10 лет. Участие в проекте позволит оживить шиппинговую индустрию Кипра, входящего в число трёх крупнейших судоходных центров в мире, обладающего одиннадцатым в мире и третьим в Европе по своей величине флотом².

Экспертами прогнозируется возможный интерес Китая к кипрским углеводородным шельфовым месторождениям. Доля Кипра в ископаемых запасах месторождения Левиафан, открытого в 2010 году, составляет – 5–6 трлн фут³ газа [Henderson, 2012]. Возможна активизация интереса Китая к трубопроводу EastMed, призванному обеспечить энергетическую связку между Израилем, Республикой Кипр, Грецией, Италией и остальной Европой. В случае удачного встраивания кипрской республики в глобальный энергетический маршрут внутри МШП-XXI, Кипр может стать углеводородным центром

¹ Коростиков М.Ю. Китайский клин в Евросоюз никак не вбивается // Коммерсантъ, 06.07.2018. Электронный ресурс: <https://www.kommersant.ru/doc/3677449> (дата обращения 14.11.2018)

² Изотов В.С. «Шёлковая сила» Китая и Кипра – потенциальные перспективы // Andrievskiy Capital Group, 19.10.2018. Электронный ресурс: <http://www.andrievskiycapital.com/news/Shelkovaya-sila-Kitaya-u-Kipra.html> (дата обращения 25.12.2018)

Восточного Средиземноморья, связывающим Европу, Азию и Ближний Восток¹. Следует оговориться, однако, что, несмотря на поддержку проекта газового коридора EastMed со стороны Италии и Еврокомиссии, для быстрой его реализации существуют ограничения геоэкономического и геополитического характера. EastMed выступает конкурентом российско-турецкого энергопроекта «Турецкий поток». Против EastMed выступают Ливан, имеющий неразрешённый пограничный спор с Израилем из-за морской территории², а также Турция с территориальными претензиями к кипрскому правительству. Египет, заинтересованный в реэкспорте кипрского природного газа посредством использования своих недогруженных заводов по сжижению газа, рассматривает EastMed как проект, требующий дополнительного изучения и имеющий с экономической точки зрения более рациональные альтернативы.

Необходимо также отметить, что, согласно последнему отчёту Всемирного совета по туризму и путешествиям, в структуре кипрского ВВП около 22,3 % обеспечивает туризм. По прогнозу этой организации, сектор займёт ещё более значительное положение в экономике острова к 2028 году и вырастет до 29 % от ВВП, что напрямую связано со значительной заинтересованностью в притоке китайских туристов.

Турция как ещё одно ключевое государство Большого Средиземноморья весьма позитивно реагирует на китайскую инициативу. В мае 2016 года Турция и Китай подписали стратегические документы, относящиеся к сопряжению государственных интересов Турции с инициативной «Один пояс – один путь». Речь идет о меморандуме о взаимопонимании в области координации усилий в рамках Экономического пояса Шёлкового пути, Морского Шёлкового пути XXI века и Центрального коридора, а также соглашения о турецко-китайском железнодорожном сотрудничестве. В данном случае мы наблюдаем ещё один пример сопряжения инициативы КНР с транспортно-логистическим и торговым международным проектом Турции «Центральный коридор», призванным соединить турецкую территорию с Грузией, Азербайджаном и далее, обойдя Каспийское море, пройти через Туркменистан, Казахстан, Узбекистан, охватить Афганистан и Пакистан вплоть до Китая.

ВЫВОДЫ

Таким образом, применительно к изучению долгосрочного развития Большого Средиземноморья необходимо учитывать, что в рамках формирования Китаем Средиземноморской ветви МШП-XXI наиболее интенсивно в настоящее время развёртывается сотрудничество с государствами Ближнего Востока, Северной Африки, рядом стран Центральной и Восточной Европы. Более осторожны, но также объективно заинтересованы в участии в китайской инициативе государства Южной Европы. Исключение в последнем случае представляют Греция и Республика Кипр, которых внутриэкономические трудности стимулировали к наиболее тесному подключению к МШП-XXI. На данном этапе в Большом Средиземноморье просматриваются определённые элементы координации внешнеэкономической политики в международной деятельности России и Китая в контексте решения собственных геоэкономических задач. Тем не менее, России, одному из ключевых государств Большого Средиземноморья, в ходе реализации своей внешней политики следует принимать во внимание то обстоятельство, что собственные геоэкономические и геополитические интересы Китая в мегапроекте МШП-XXI имеют преобладающее значение. При этом в условиях, когда целый ряд значимых стран макрорегиона весьма последовательно демонстрируют

¹ См. сноску² на стр. 174

² Жабин Н., Бахтина О. Ливан выступил против газопровода EastMed // Neftegaz.RU, 13.03.2019. Электронный ресурс: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/193902-livan-vystupil-protiv-gazoprovoda-eastmed/> (дата обращения 25.04.2019)

стремление осуществить сопряжение своих энергетических, инфраструктурных и технологических проектов с китайской инициативой, проведение систематических комплексных исследований проблематики МШП-XXI российскими научно-экспертными структурами в рамках проекта «Геостратегический атлас Большого Средиземноморья» представляется весьма перспективным. В частности, насущным представляется проведение исследований, посвящённых изучению энергетической геополитики Большого Средиземноморья [Малышева, 2015], потенциала конвергенции евразийских и средиземноморских интеграционных проектов.

В целом, учитывая, что регион Большого Средиземноморья с геоморфологической, географической и цивилизационной точек зрения представляет собой систему стратегических связей и коммуникаций, качество «большого пространства» придаёт данному региону объединение коммуникативных возможностей собственно Средиземноморско-Черноморского морского бассейна с другими регионами Евразии и Нового Света – по линиям Север – Юг и Запад – Восток. Стратегическая роль современной России в макрорегионе связана с обеспечением единства большого пространства (безопасности, коммуникаций) от Дальнего Востока и Южной Азии через Каспий и Чёрное море – к Средиземноморью и Атлантике. В долгосрочной перспективе необходимо обеспечить роль России как ведущей державы в регионе, что требует, помимо наращивания военно-стратегического и экономического потенциала, приращения знаний о регионе, «больших данных» для создания геоинформационных и навигационных систем нового поколения. В макроисторическом измерении формирование единого пространства безопасности, управляемости и развития в Большом Средиземноморье может позволить сбалансировать различные векторы глобализационных процессов и перейти к устойчивой модели глобального развития. Исследовательский проект «Геостратегический атлас Большого Средиземноморья» призван обеспечить формирование научно-экспертной информационной основы решения этих задач политики глобального лидерства.

БЛАГОДАРНОСТИ

Проект реализуется в рамках Программы развития федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Севастопольский государственный университет» на 2016–2025 годы, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации 19 декабря 2015 года № 2627.

ACKNOWLEDGEMENTS

The project is realized within the framework of the Program of development of the Federal State Autonomous Education Institution of Higher Education Sebastopol State University for 2016–2025, approved by the Order of the Government of the Russian Federation № 2627 of December 19, 2015.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Арбатова Н.К.* Средиземноморье: проблемы безопасности. М.: Наука, 1990. 199 с.
2. *Малышева Д.Б.* Россия в Средиземноморье: геополитика и современные интересы // *Международная жизнь*, 2015. № 11. С. 111–123. Электронный ресурс: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/1404> (дата обращения 18.03.2017).
3. *Средиземноморье: проблемы безопасности* / Под ред. Т.Г. Пархалиной. М.: Изд-во ИНИОН РАН, 1989. 240 с.
4. *Средиземноморье – Черноморье – Каспий: между Большой Европой и Большим Ближним Востоком* // Под ред. Н.П. Шмелёва, В.А. Гусейнова, А.А. Языковой. М.: Издательский дом «Граница», 2006. 216 с.
5. *Chaziza M.* The Chinese Maritime Silk Road Initiative: The Role of the Mediterranean // *Mediterranean Affairs*, 2018. V. 29. Iss. 2. P. 54–69.

6. *Chaziza M.* The Red-Med Railway: New Opportunities for China, Israel, and the Middle East // BESA Center Perspectives Paper, 11.12.2016. № 385. Электронный ресурс: <https://besacenter.org/wp-content/uploads/2016/12/Chaziza-Mordechai-Red-Med-Canal-China-BRI-PP-385-11-Dec-2016.pdf> (дата обращения 05.07.2017).
7. *Duchâtel M., Sheldon Duplaix A.* Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe // European Council on Foreign Relations. Policy Brief, April 2018. 57 p. Электронный ресурс: https://www.ecfr.eu/page/-/Blue_China_Navigating_the_Maritime_Silk_Road_to_Europe.pdf (дата обращения: 05.05.2018).
8. *Ekman A.* China in the Mediterranean: An Emerging Presence // Notes de l'Ifri, February, 2018. 24 p. Электронный ресурс: http://www.ocppc.ma/sites/default/files/Ekman_China_Mediterranean_2018.pdf (дата обращения 10.07.2018).
9. *Henderson S.* Energy Discoveries in the Eastern Mediterranean: Source for Cooperation or Fuel for Tension? The Case of Israel // German Marshall Fund of the United States. Policy Brief, June 2012. Электронный ресурс: https://www.washingtoninstitute.org/uploads/Documents/pubs/Henderson_EnergyDiscoveries_20120615.pdf (дата обращения 15.01.2017).
10. *Kakissis J.* Chinese Firms Now Hold Stakes in Over A Dozen European Ports // WBUR News, 09.10.2018. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.wbur.org/npr/642587456/chinese-firms-now-hold-stakes-in-over-a-dozen-european-ports>. Дата обращения 12.12.2018.
11. *Koch F.* Turkish Stream and its implications for the EU // EGMONT Royal Institute for International Relations: European Policy Brief, March 2015. № 34. Электронный ресурс: <http://aei.pitt.edu/64786/1/EPB-34.pdf> (дата доступа 08.02.2016).
12. *Marks J.* High hopes and low motives: The new euro-mediterranean partnership initiative // Mediterranean Politics. 1996. V. 1. № 1. P. 1–24.
13. Routledge Handbook of Mediterranean Politics. Ed.: R. Gillespie, R. Volpi. London, New York: Routledge, 2017. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.routledgehandbooks.com/doi/10.4324/9781315696577>. Дата обращения 10.03.2018. DOI: 10.4324/ 9781315696577.

REFERENCES

1. *Arbatova N.K.* Mediterranean: Security Problems. Moscow: Science, 1990. 199 p. (in Russian).
2. *Chaziza M.* The Chinese Maritime Silk Road Initiative: The Role of the Mediterranean. Mediterranean Affairs, 2018. V. 29. Iss. 2. P. 54–69.
3. *Chaziza M.* The Red-Med Railway: New Opportunities for China, Israel, and the Middle East // BESA Center Perspectives Paper, 11.12.2016. No 385. Web resource: <https://besacenter.org/wp-content/uploads/2016/12/Chaziza-Mordechai-Red-Med-Canal-China-BRI-PP-385-11-Dec-2016.pdf> (accessed 05.07.2017).
4. *Duchâtel M., Sheldon Duplaix A.* Blue China: Navigating the Maritime Silk Road to Europe. European Council on Foreign Relations. Policy Brief, April 2018. 57 p. Web resource: https://www.ecfr.eu/page/-/Blue_China_Navigating_the_Maritime_Silk_Road_to_Europe.pdf (accessed: 05.05.2018).
5. *Ekman A.* China in the Mediterranean: An Emerging Presence. Notes de l'Ifri, February 2018. 24 p. Web resource: http://www.ocppc.ma/sites/default/files/Ekman_China_Mediterranean_2018.pdf (accessed 10.07.2018).
6. *Henderson S.* Energy Discoveries in the Eastern Mediterranean: Source for Cooperation or Fuel for Tension? The Case of Israel. German Marshall Fund of the United States. Policy Brief, June 2012. Web resource: https://www.washingtoninstitute.org/uploads/Documents/pubs/Henderson_EnergyDiscoveries_20120615.pdf (accessed 15.01.2017).

7. *Kakissis J.* Chinese Firms How Hold Stakes in Over A Dozen European Ports. WBUR News, 09.10.2018. Web resource. URL: <https://www.wbur.org/npr/642587456/chinese-firms-now-hold-stakes-in-over-a-dozen-european-ports>. Accessed 12.12.2018.
 8. *Koch F.* Turkish Stream and its implications for the EU // EGMONT Royal Institute for International Relations: European Policy Brief, March 2015. No 34. Web resource: <http://aei.pitt.edu/64786/1/EPB-34.pdf> (accessed 08.02.2016).
 9. *Malysheva D.B.* Russia in the Mediterranean: Geopolitics and Contemporary Interests. International life, 2015. No 11. P. 111-123. Web resource: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/1404> (accessed 18.03.2017) (in Russian).
 10. *Marks J.* High hopes and low motives: The new euro-mediterranean partnership initiative. Mediterranean Politics. 1996. V. 1. No 1. P. 1-24.
 11. Mediterranean – Black Sea – Caspian: between Greater Europe and Greater Middle East. Ed. N.P. Shmelyov, V.A. Guseinov, A.A. Yaz'kova. Moscow: Publishing house "Limit", 2006. 216 p. (in Russian).
 12. Mediterranean: Security Problems. Ed. T.G. Parkhalina. Moscow: ISS RAS Publishing house. 1989. 240 p. (in Russian).
 13. Routledge Handbook of Mediterranean Politics. Ed.: R. Gillespie, R. Volpi. London, New York: Routledge, 2017. Web resource: <https://www.routledgehandbooks.com/doi/10.4324/9781315696577> (accessed 10.03.2018). DOI: 10.4324/9781315696577.
-