

Комиссина Ирина Николаевна*, старший научный сотрудник Центра Азии и Ближнего Востока РИСИ.

Морской Шёлковый путь XXI в. — глобальный геополитический проект Китая

В настоящее время Китай реализует крупнейшую в истории страны экономическую инициативу "Один пояс—один путь", объединившую воедино две составляющие: сухопутную — Экономический пояс Шёлкового пути (ЭПШП) и морскую — Морской Шёлковый путь XXI в. (МШП)¹. Инициатива открыта для любых стран и международных организаций и не ограничена только областью древнего Шёлкового пути. Ожидается, что для её выполнения потребуется не одно десятилетие, а общая сумма затрат на его осуществление составит сотни миллиардов долларов. Финансирование осуществляется с помощью таких специализированных инвестиционных инструментов, как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), Фонд Шёлкового пути и Банк Морского Шёлкового пути².

Глобальный национальный проект призван объединить всю страну, чтобы построить масштабный транспортный коридор. Морская составляющая проекта "Один пояс—один путь" имеет большое практическое значение для Китая. Морская экономика занимает важное место в структуре национальной экономики: 90 % внешней торговли страны осуществляется водным транспортом, причём импортируется около 60 % потребляемой нефти, значительная часть которой перевозится танкерами.

Актуальность проекта МШП состоит в том, что в настоящее время единственный путь, по которому идёт обмен между Китаем и остальным миром, проходит через Южно-Китайское море. В условиях нарастающего соперничества с США у американцев появляется реальная возможность осуществления военно-морской блокады Китая с целью ослабления его экономического потенциала³. В связи с этим возникает необходимость

* Irina.Komissina@riss.ru

¹ Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути XXI века. 23.04.2015. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/gdxw/t1257296.htm> (дата обращения: 14.02.2016).

² См.: *William Yale*. China's Maritime Silk Road Gamble // *The Diplomat*. April 22, 2015. URL: <http://thediplomat.com/2015/04/chinas-maritime-silk-road-gamble/> (дата обращения: 22.11.2015).

³ См.: *Sean Mirski*. Stranglehold: The Context, Conduct and Consequences of an American Naval Blockade of China // *Journal of Strategic Studies*, Vol. 36, No. 6, 01 December, 2013.

обеспечить безопасность морских транспортных коммуникаций, по которым в Китай идут ресурсы и топливо, а на мировой рынок поставляется продукция китайской промышленности. Таким образом, проект Морской Шёлковый путь XXI в. направлен на диверсификацию торгово-экономических связей со странами, расположенными вдоль морского транспортного коридора от Южно-Китайского моря до Ближнего Востока.

Концепция "Морского Шёлкового пути"

Морской Шёлковый путь возник не менее двух тысяч лет назад и по сути являлся межцивилизационным трансконтинентальным коридором. Он связывал китайские порты с рынками Европы, Индии, Персии и Аравийского полуострова. Шёлк, чай, фарфор, нефрит доставлялись несколькими маршрутами вдоль берегов нынешних Вьетнама, Малайзии, Индонезии, Таиланда, Индии, Шри-Ланки, Пакистана, стран Персидского залива.

Современный Морской Шёлковый путь является важной частью глобального плана по возрождению древнего Шёлкового пути, соединяющего Китай со странами Персидского залива и Средиземного моря. Сеть инфраструктурных проектов создаст крупнейший в мире экономический коридор с объёмом производства до 21 трлн дол. и населением, превышающим 4,4 млрд человек, или 63 % населения мира⁴.

Масштабность проекта характеризуют показатели ёмкости рынков, по которым пролегает маршрут: товарооборот Китая с АСЕАН составляет 443 млрд дол., с СНГ — 150 млрд дол., с ЕС — 559 млрд дол., с Африкой — 192 млрд дол., с Ближним Востоком — 257 млрд дол.



Рис. 1. Морской Шёлковый путь.

Источник: Zhang Xiaotong. China's Eurasian Pivot. URL: <http://cosmoidioglossia.blogspot.ru/2014/12/chinas-eurasian-pivot.html> (дата обращения: 12.03.2016).

⁴ См.: Тавровский Ю.В. Шёлковый путь возвращается на карту мира. 01.09.2014. URL: http://www.ng.ru/dipkurer/2014-09-01/9_silkroad.html (дата обращения: 15.02.2016).

Реализация проекта позволит решить ряд важных для страны задач политического, экономического, военного и культурного характера.

Очевидно, что появление концепции МШП стало ответной реакцией Китая на проводимую с 2011 г. политику США "разворота в Азию", которая направлена на сдерживание и окружение Китая дружественными США странами, создание угрозы морским транспортным путям. Однако предотвратить готовящееся окружение труднее всего будет именно в зоне МШП, поскольку США активизировали свои военные связи со странами региона и ускоренными темпами создают Транстихоокеанское партнёрство (ТТП), куда Китай не входит. Концепция МШП была разработана явно в противовес ТТП. Ясно, что в условиях начавшихся переговоров между странами — участницами ТТП Китай чувствовал себя неудобно.

Реализация стратегии МШП поможет, по мнению китайского руководства, смягчить наметившиеся разногласия между Китаем и сопредельными странами, связанные с обострением территориальных споров в Южно-Китайском море. Активизация разностороннего сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе приведёт к улучшению регионального внешнеполитического климата.

Не менее значительно влияние проекта на внутривнутриполитическую обстановку в стране. Создание прокитайского экономического пояса решает сразу несколько задач. Во-первых, эффективно вкладываются инвестиции с высокой долей окупаемости и значительной долгосрочной выгодой. Во-вторых, решается проблема отсталости в развитии западных китайских регионов в результате их активной интеграции. Проводимая в стране политика реформ коснулась в основном приморских районов, внутренние районы Китая мало участвовали в этом процессе. Новый этап "всесторонней открытости" посредством МШП позволит, по мнению китайских экспертов, устранить эту недоработку⁵. В-третьих, в ходе реализации инфраструктурных проектов создаются новые рабочие места в китайских государственных корпорациях.

Конечно, акцент китайская сторона делает на экономический аспект. Цель инициативы состоит в перенаправлении потоков экспорта товаров и капиталов в те страны, которые до сих пор не стали активными участниками мировой торговли. В последние десятилетия Китай начал развивать сотрудничество со странами Африканского континента и Центральной Азии. Контроль над двумя маршрутами Шёлкового пути также позволяет обеспечить энергетическую безопасность Китая, так как будучи крупнейшим импортёром энергоресурсов в мире, он полностью зависит от морских поставок, а значит, сохраняется постоянная опасность применения "нефтяного эмбарго" на море. Для КНР проект позволяет снизить логистические издержки, а для государств, по которым он проходит, привлечь инвестиции в регион. В конечном счёте создаются безопасные бесперебойные и высокоэффективные морские транспортные маршруты с узловыми точками в важнейших портах.

Предполагается, что государства-участники будут осуществлять стыковку планов по строительству инфраструктуры и созданию системы технологических стандартов, постепенно формируя базовую инфраструктурную

⁵ Значение Морского Шёлкового пути XXI века. URL: http://www.kitaichina.com/se/txt/2015-03/09/content_675608.htm (дата обращения: 02.18.2015).

сеть между азиатскими субрегионами. Планируется создание единого механизма транспортной координации и мультимодальных перевозок, что позволит постепенно выработать стандартные транспортные правила для облегчения международной транспортировки. Предусматривается совместное строительство портов, увеличение количества морских маршрутов, укрепление сотрудничества по информатизации в области морской логистики.

Задачи по реализации МШП

Обоснование необходимости создания МШП, основные направления реализации проекта и наиболее важные области сотрудничества стран — участниц проекта обозначены в статье губернатора провинции Хайнань Лю Цигуя "Размышления о морском партнёрстве: создание Морского Шёлкового пути XXI века"⁶. Как считает автор, инициатива Китая построить МШП хорошо вписывается в процесс современной экономической глобализации. По мнению китайской стороны, для реализации проекта необходимо:

– достичь консенсуса между странами о расширении сотрудничества на море. В последние годы в ходе диалогов на высоком уровне китайское руководство сделало вопросы морского сотрудничества одной из важнейших тем двусторонних обсуждений. В результате были созданы Фонды морского сотрудничества Китай–АСЕАН и Китай–Индонезия. В то же время Китай активно содействует развитию морского сотрудничества со странами Юго-Восточной и Южной Азии, Африки, формируя механизмы взаимодействия на высоком уровне между различными национальными морскими ведомствами;

– развивать сотрудничество в области морской безопасности. Безопасность морских путей является залогом устойчивого развития проекта. Порты вдоль нового МШП должны служить для обработки грузов, пополнения запасов и отдыха команд кораблей. Такие "морские пункты базирования" призваны обеспечивать безопасность и удобный морской путь для всех стран. Они могут быть либо построены одной страной, или с помощью Китая и других стран, или даже взяты в аренду.

В связи с обострением в последние годы нетрадиционных угроз безопасности (пиратство, морской терроризм, трансграничная преступность и др.) для стран, расположенных вдоль маршрута, актуализировалась необходимость решения данных проблем. В этом контексте Китай намерен поощрять сотрудничество в области морских технологий, изменения климата, охраны окружающей среды, морского прогнозирования, спасения на море, предотвращения стихийных бедствий и смягчения их последствий. Такая работа уже ведётся: в 2010 г. создан Индонезийско-китайский центр океана и климата (ИССОС), в 2013 г. начала работать Китайско-тайландская совместная лаборатория климата и морской экосистемы. В 2012 г. правительство Китая учредило стипендию для получения степени магистра или доктора по этой специальности. Молодёжь из

⁶ *Liu Cigui*. Reflections on Maritime Partnership: Building the 21st Century Maritime Silk Road. September 15, 2014. URL: http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/15/content_7231376.htm (дата обращения: 24.05.2016).

развивающихся стран Юго-Восточной Азии, Африки и Латинской Америки после обучения в Китае будет содействовать укреплению морского потенциала своих стран;

– активизировать сотрудничество в области экономики и торговли. Китай поощряет строительство портов, причалов и информационных сетей для обеспечения открытого потока товаров и информации. При этом товарооборот Китая со странами, расположенными вдоль маршрута, на который сейчас приходится 37,9 % его внешнеторгового оборота, будет расти⁷. Тесное сотрудничество в области морской экономики и промышленности подразумевает промышленную реструктуризацию, сотрудничество в приоритетных отраслях морского рыболовства, туризма, опреснения воды, морской биофармацевтики, морских возобновляемых ресурсов, что ставит перед китайскими предприятиями отрасли задачу повышения конкурентоспособности и выхода на мировой уровень. Предприятиям в области судостроения, рыболовства и аквакультуры в целях создания производственной базы и промышленных цепочек со странами, богатыми природными ресурсами и большим потребительским спросом, будет помогать правительство. Предполагается использовать самые разные инструменты для сотрудничества: морские экономические демонстрационные зоны, промышленные парки, морские технологические парки, зоны экономического и торгового сотрудничества, морские тренировочные базы;

– расширять международное культурно-гуманитарное сотрудничество, которое китайская сторона считает фундаментальной основой для создания МШП. В настоящее время обмен людьми между Китаем и странами АСЕАН превысил 15 млн человек, в то время как двусторонний обмен студентами достиг более 170 тыс. человек. Председатель КНР Си Цзиньпин заявил, что "дружба между людьми является ключом к прочным отношениям между государствами"⁸. Китай будет развивать обмен в области морской культуры, туризма и образования, причём особо будут поощряться культурный обмен и туристические продукты, имеющие ярко выраженную специфику МШП.

Проект МШП, по мнению китайского руководства, будет способствовать укреплению сотрудничества и взаимного доверия между странами, откроет новые возможности для регионального процветания.

Конкретные планы по осуществлению проекта МШП

Центральное правительство КНР объявило китайскую провинцию Фуцзянь отправной точкой основного маршрута МШП. Собственно маршрут начинается в городе Цюаньчжоу (пров. Фуцзянь) и проходит через крупнейшие города Южного Китая: Гуанчжоу, Бэйхай и Хайкоу до Малаккского пролива с промежуточным пунктом в Куала-Лумпуре (Малайзия), пересекает весь Индийский океан через Калькутту (Индия)

⁷ См.: *Liu Ciqi*. Reflections on Maritime Partnership: Building the 21st Century Maritime Silk Road. September 15, 2014. URL: http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/15/content_7231376.htm (дата обращения: 24.05.2016).

⁸ Там же.

и Коломбо (Шри-Ланка). Через Красное море, Джибути и Суэцкий канал МШП пролегает в Средиземное море до Афин (Греция) и далее до Венеции (Италия), где смыкается с наземным маршрутом ЭПШП⁹. Маршрут предполагает одно ответвление в сторону Африки через Мальдивы до Найроби (Кения), а другое — в южную акваторию Тихого океана¹⁰.

Инициатива "Один пояс—один путь" фактически сводится к созданию хорошо отлаженной системы мультимодальных перевозок, причём Китаю не нужно строить тысячи километров железных дорог или другую транспортную инфраструктуру, поскольку большая её часть уже существует. Так, Китай построил в ряде дружественных ему стран крупные современные порты: Гвадар в Пакистане, Хамбантога в Шри-Ланке, Читтагонг в Бангладеш, Чаупхью в Мьянме и планирует строительство ряда новых. Задача состоит только в том, чтобы модернизировать и соединить в единую систему имеющуюся инфраструктуру, а в случае необходимости — добавить недостающие звенья. В этом контексте большое значение придаётся реализации двух экономических коридоров "Китай—Пакистан" и "Индия—Бангладеш—Мьянма—Китай".

Очень часто проекты строительства портовой инфраструктуры сопровождаются прокладкой железнодорожных веток. Таким образом создаются альтернативные сухопутные коридоры доставки товаров вместо морского пути. Например, в целях надёжного обеспечения китайского коммерческого судоходства из Красного моря в Средиземное государственные судоходные компании КНР вкладывали инвестиции в порты, расположенные вдоль Суэцкого канала, а в качестве альтернативного наземного маршрута Китай осуществляет в Израиле железнодорожный проект Red-Med, который соединит Эйлат на Красном море 300-километровой железной дорогой с портом Ашдод в Средиземном море, что позволит полностью отказаться от Суэцкого канала¹¹.

В настоящее время в рамках инициативы МШП китайские специалисты рассматривают предложенные участниками (а заявили о своей поддержке почти 60 стран) конкретные проекты двустороннего и многостороннего сотрудничества на предмет их перспективности, в дальнейшем странам — участницам проектов предстоит разработать общий план действий.

Рассмотрим подробнее проектный потенциал стран, изъявивших готовность принять участие в МШП.

а) Основной маршрут МШП простирается от Азии до Ближнего Востока и Европы. Предполагается, что проект охватит более 20 стран. В настоящее время он уже получил поддержку от руководства большинства государств, расположенных по маршруту.

⁹ Новый Шёлковый путь: как Китай изменит экономическую карту мира. 2 июня 2015. URL: <http://south-insight.com/shelk> (дата обращения: 27.03.2016).

¹⁰ Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути XXI века. 28.03.2015. Госкомитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции КНР. URL: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml> (дата обращения: 17.05.2016).

¹¹ См.: *Scott Emma*. China's Silk Road Strategy: A Foothold in the Suez, But Looking To Israel, *China Brief*, Vol. 14, Issue 19, October 10, 2014. URL: [http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews\[tt_news\]=42943&tx_ttnews\[backPid\]=758&no_cache=1#.VdSwmJcpqHY](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews[tt_news]=42943&tx_ttnews[backPid]=758&no_cache=1#.VdSwmJcpqHY) (дата обращения: 22.03.2016).

Камбоджа официально заявила о своей поддержке МШП и вошла в состав учредителей АБИИ. Стране выгодно участие в китайском проекте в экономическом и стратегическом плане. Экономически проект предоставляет большие возможности для Камбоджи в плане развития инфраструктуры: портов, шоссейных и железных дорог. В частности, китайский грант избавил страну от необходимости брать деньги у Азиатского банка развития (АБР) для строительства железной дороги, связывающей страну с Вьетнамом. По генплану АСЕАН Камбоджа обязалась построить недостающие участки за счёт средств Инфраструктурного фонда АСЕАН, которым управляет АБР. Однако АБР и правительство Камбоджи не смогли договориться об условиях предоставления средств. Китай помог решить этот вопрос, предоставив 600 млн дол. в качестве помощи.

В стратегическом плане поддержка Китая повышает уровень безопасности Камбоджи на границах с Таиландом и Вьетнамом. Например, растущее влияние Пекина на правительство в Таиланде поможет, по мнению камбоджийских аналитиков, избежать будущих пограничных провокаций с его стороны в окрестностях храма Преа Вихеар, который находится на спорной территории. А мощным козырем против Вьетнама может стать согласие на создание военной базы НОАК в Камбодже. Поддержка Китая даёт также дополнительные преимущества в будущих переговорах по морской границе с соседями, что позволит стране не быть географически отрезанной от остального мира, как это было до французской колонизации XIX в.¹²

Вьетнам является ключевым звеном китайского проекта МШП и одной из 21 страны — учредителя АБИИ. Портовые мощности в г. Хайфон, способные принимать большие контейнеровозы, планируются к открытию уже в конце 2017 г. В результате вместо Шанхая или Гонконга там могут выгружаться грузы, предназначенные для внутренних районов Китая, что значительно ускорит их доставку. Вьетнам также может быть интересен Китаю тем, что он контролирует ряд ключевых военных опорных пунктов и пунктов материально-технического обеспечения баз снабжения, например, залив Камрань. По некоторой информации, США не так давно просили разрешения на доступ в эту бухту¹³.

Индонезия проводит в настоящее время политику, направленную на превращение страны в морскую державу. В этих целях намечено построить 24 морских порта с общим объёмом инвестиций порядка 55,4 млрд дол. Пока что морской порт Танджунг-Приоке не может обрабатывать крупные межконтинентальные грузовые суда, следующие из Европы и США, поэтому они разгружаются в портах Сингапура и Малайзии, а затем грузы перевозятся на небольших кораблях в Индонезию¹⁴. Индонезийский план

¹² См.: *Thearith Leng*. China's Maritime Silk Road proposal means critical foreign policy choices for Cambodia. May 2015. URL: <http://www.policyforum.net/navigating-the-maritime-silk-road> (дата обращения: 25.04.2016).

¹³ *Tetsuya Abe, Atsushi Tomiyama*. China, Vietnam to cooperate on new trade corridor. April 8, 2015. URL: <http://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/China-Vietnam-to-cooperate-on-new-trade-corridor> (дата обращения: 20.03.2016).

¹⁴ *Maritime Silk Road may help Indonesia reboot marine economy*. 16.04.2015. URL: <http://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?id=20150416000069&cid=1102> (дата обращения: 04.05.2016).

развития морского транспорта хорошо вписывается в МШП. Не случайно китайские компании Tianjin Port Co., Ltd и China Harbour Engineering Co., Ltd. в последнее время демонстрируют заинтересованность в финансировании развития порта Куала Танджунг, расположенного недалеко от Малаккского пролива.

Малайзия позитивно отнеслась к китайской инициативе. На Азиатском форуме в Боао в 2015 г. премьер-министр страны Наджиб Разак поддержал проект МШП. Страна будет участвовать в проекте, делая акцент на строительстве портов, в частности морских, и железных дорог, а также на развитии авиационного сектора. Для реализации намеченных проектов правительство планирует к 2020 г. привлечь 118 млрд дол. местных и иностранных инвестиций. Китайские инвестиции уже присутствуют в экономике Малайзии. В 2013 г. китайская компания Guangxi Veibu Gulf International Port Group купила 40-процентную долю малазийского консорциума порта Куантан за 102 млн дол.¹⁵

Поскольку МШП проходит через Малаккский пролив, не удивительно, что китайские компании планируют расширение порта в Малакке. В настоящее время отсутствие соответствующих услуг в Малакке приводит к тому, что обработка более 300 тыс. судов, которые ежегодно проходят через пролив, занимает слишком много времени.

Таиланд, судя по заявлению премьер-министра Прают Чан-Оча, поддерживает инициативы Китая по созданию ЭПШП и МШП и готов принимать в них активное участие¹⁶.

Тайский канал или канал Кра (по имени перешейка, где он может быть построен) призван стать ключевым элементом МШП. Искусственный водный путь соединит Южно-Китайское море с Андаманским в обход Малаккского пролива, одного из самых загруженных и опасных в мире. Разговоры о строительстве этого канала ведутся уже давно. Но сейчас, похоже, дело сдвинулось с "мёртвой точки". В мае 2015 г. был подписан Меморандум о взаимопонимании между компаниями China-Thailand Kra Infrastructure Investment & Development Co. Ltd. и Asia Union Group Co. Ltd. Согласно проекту, прокладка канала займёт не менее 10 лет, а расходы составят 28 млрд дол. Канал протянется на 102 км, соединив Сатун и Сонгкхла (глубина 25 м, ширина — около 400 м). Для сравнения: Панамский канал имеет максимальную глубину 15 м, а ширину — 304 м. Новый морской маршрут позволит сократить путь из Андаманского моря в Сиамский залив на 1200 км, при этом корабли минуют Сингапур и Малаккский пролив.

Ожидается, что Китай не только примет участие в строительстве объекта, но и после его ввода в строй получит определённые права на новую транспортную артерию. Профессор Ли Чжэньфу из Морского университета Даляня не исключает, что Пекин может даже получить право отказывать определённым судам в проходе по каналу, в частности, военным кораблям некоторых стран. В этом случае канал станет важным инструментом не только глобальной экономики, но и политики¹⁷.

¹⁵ Malaysia and China's Maritime Silk Road. 16 июня 2015 г. URL: <https://www.linkedin.com/pulse/malaysia-chinas-maritime-silk-road-philip-teoh> (дата обращения: 18.06.2016).

¹⁶ Thailand backs China's Silk Road initiatives: PM. 07.02.2015. Xinhua. URL: <http://www.ecns.cn/2015/02-07/154035.shtml> (дата обращения: 28.06.2016).

¹⁷ Thailand, China to team up on long-proposed Kra Isthmus canal. 18.05.2015. URL: <http://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?id=20150518000069&cid=1101> (дата обращения: 04.10.2016).

Роль "моста" между сухопутным и морским Шёлковыми путями будет играть железнодорожный проект высокоскоростной железной дороги "Китай — Таиланд" протяжённостью 867 км, которая соединит Куньмин со столицей Таиланда Бангкоком и провинциями Нонг Кхай и Районг. Ожидается, что новая дорога дополнительно обеспечит приток в страну до 2 млн китайских туристов ежегодно. Межправительственное соглашение по проекту было подписано осенью 2015 г.¹⁸

Порт Янгон в Мьянме объявлен промежуточным пунктом МШП. Кроме того, в Мьянме Китай реализовал проект строительства нефтяного трубопровода, что позволило несколько снизить его зависимость от поставок ближневосточной нефти через стратегический Малаккский пролив. В настоящее время нефть из стран Ближнего Востока или Латинской Америки после разгрузки танкеров в порту Чаупхью поступает по нефтепроводу в г. Куньмин, пров. Юньнань. Однако нефтепровод не может стать полноценной альтернативой морскому пути в силу его относительно малой мощности. В связи с этим Китай разрабатывает планы создания железнодорожного коридора из Чаупхью в провинцию Юньнань¹⁹. Нефтепровод обслуживает два основных центра роста Китая — Куньмин и Чунцин, которые играют центральную роль в развитии Экономического пояса Шёлкового пути и МШП. Куньмин также является одной из отправных точек МШП, поскольку он соединяет три страны АСЕАН: Мьянму, Вьетнам и Лаос. Не имеющий выхода к морю Лаос в свою очередь получает доступ в порты Таиланда и к транспортным сетям Малайзии и Сингапура.

Бангладеш также поддержала китайскую инициативу. У двух стран, по признанию руководства, есть возможность тесно координировать свои стратегии государственного развития в целях осуществления "китайской мечты" и мечты о "Золотом Бангладеш". Руководство Китая называет Бангладеш важной страной МШП. Не случайно силами China Merchants Holdings International Co., Ltd. осуществлена модернизация порта Читтагонг, который имеет важное значение для этой страны, поскольку обрабатывает 92 % её внешней торговли. Китайская сторона предложила также Бангладеш профинансировать на 99 % проект глубоководного порта вблизи острова Сонадия в Кокс-Базаре стоимостью 1,9 млрд дол., но лишь при условии его разработки и реализации китайскими компаниями. В результате с помощью сети шоссе и железных дорог МШП удастся связать с сухопутным Шёлковым путём.

Страна также участвует в создании экономического коридора "Индия–Бангладеш–Мьянма–Китай". Бангладеш должна осуществить прямую связь портового города Читтагонг с Куньмином посредством шоссе и железных дорог через Мьянму. В результате Китай обеспечивает выход к морю своей южной провинции Юньнань.

¹⁸ Китай выиграл в конкурсе строительства железной дороги в Таиланде. URL: <http://sinocom.ru/blog/kitaj-vyigral-v-konkurse-stroitelstva-zheleznoj-dorogi-v-tailand-v-xode-zhestkix-peregovorov/> (дата обращения: 27.05.2016).

¹⁹ См.: *Atul Aneja*. New China-Myanmar oil pipeline bypasses Malacca trap. January 30, 2015. URL: <http://www.foxbusiness.com/markets/2...-oil-to-china/> (дата обращения: 17.03.2016).

Шри-Ланка привлекает Пекин своим стратегическим расположением вблизи самых оживлённых мировых морских путей. В свою очередь, китайский проект совпадает с десятилетней программой социально-экономического развития страны, в которой нашла своё отражение мечта Шри-Ланки о могущественном государстве, что явно перекликается с мечтой китайского народа о "великом возрождении" китайской нации. Страна также участвует в создании экономического коридора "Индия–Бангладеш–Мьянма–Китай".



Рис. 2. Экономический коридор "Индия–Бангладеш–Мьянма–Китай".

Источник: BCIM economic corridor beneficial for North-East economy' says survey. November 25, 2014. URL: <http://www.deccanchronicle.com/141125/nation-current-affairs/article/%E2%80%98bcim-economic-corridor-beneficial-north-eastern-regions> (дата обращения: 13.03.2016).

Благодаря проекту ожидается, что инфраструктура Шри-Ланки, особенно в транспортной и торговой сферах, получив китайские инвестиции, значительно улучшится. В контексте реализации МШП стороны приступили к переговорам по созданию зоны свободной торговли, которая будет содействовать торговому и инвестиционному сотрудничеству.

В стадии выполнения находится 15-летний (2008–2023 гг.) контракт компании China Harbour Engineering Company на строительство современного глубоководного порта Хамбантота пропускной способностью до 20 млн ДФЭ²⁰ в год²¹. Основная идея проекта заключается в создании логистического комплекса для обработки трансшипмента (перевалочных грузов) из азиатского региона. Согласно планам властей, в порт смогут заходить до 8 тыс. кораблей в год. Не случайно порт назван одним из ключевых пунктов МШП. В настоящее время Китай приступил к строительству

²⁰ ДФЭ — двадцатифутовый эквивалент (TEU от англ. twenty-foot equivalent unit), условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств. Часто называют стандартным контейнером.

²¹ См.: *Dulip Jayawardena*. Making Hambantota Port an integrated hub for shipping in Indian Ocean. March 05, 2013. URL: <http://www.dailymirror.lk/business/features/26172-making-hambantota-port-an-integrated-hub-for-shipping-in-indian-ocean.html> (дата обращения: 26.09.2016).

искусственного острова недалеко от Коломбо. Планируемый громадный портовый комплекс, сравнимый по размерам с Монако, оценивается в 1,4 млрд дол.²²

Практически в полной собственности китайской государственной компании China Merchants Holdings International Co., Ltd находится недавно построенный ею за 500 млн дол. южный контейнерный терминал порта Коломбо. Именно там осенью 2014 г. пришвартовывалась китайская подводная лодка²³, что вызвало сильный резонанс в СМИ.

Активное участие в создании МШП планируют принять *Мальдивы*. Страна обладает огромным туристическим потенциалом, поэтому строительство новой инфраструктуры станет важной сферой сотрудничества с Китаем. Мальдивы присоединились к проекту МШП, подписав в декабре 2014 г. Меморандум о взаимопонимании на первом в истории двусторонних отношений заседании совместного Комитета по торговле и экономическому сотрудничеству. Китай планирует оказать помощь в строительстве моста, соединяющего столицу Мале с островом, на котором расположен аэропорт, международного транзитного порта в северной части страны и модернизации международного аэропорта страны²⁴. Китай считает Мальдивы "важной остановкой" на маршруте МШП.

Индия является ключевой страной МШП, но занимает несколько неоднозначную позицию по китайскому проекту. Некоторые национальные СМИ, эксперты и политические деятели выражают особую обеспокоенность по поводу растущего влияния Китая в Индийском океане, поскольку всё больше стран АТР попадают в сферу его влияния. Следовательно, Индии, традиционно рассматривающей субконтинент Южной Азии как сферу своих национальных интересов, может быть нанесён серьёзный ущерб²⁵. В ответ на китайскую инициативу Индия разработала свой собственный план — "Проект Маусам" (по названию природного явления — муссонных ветров), который направлен на укрепление исторических морских связей между странами в бассейне Индийского океана. Он менее масштабен, чем китайский, поскольку предполагает развитие сотрудничества в области культуры и туризма. Дополняет внешнеполитические усилия Индии ещё один новый проект "Дорога специй"²⁶. Однако в итоге страна не только присоединилась к МШП, но и стала одним из учредителей АБИИ. А китайские эксперты изучают возможности сопряжения двух проектов: Проекта Маусам и МШП²⁷.

²² Шри-Ланка разрешила Китаю строить гигантский "сити-порт". 11.03.2016. URL: http://www.bbc.com/russian/news/2016/03/160310_china_sri_lanka_port_city (дата обращения: 03.06.2016).

²³ См.: *Dilip Hiro*. Beijing's Maritime Silk Road Passes Through Islamabad. 21 July 2015. URL: <http://yaleglobal.yale.edu/content/beijing%E2%80%99s-maritime-silk-road-passes-through-islamabad> (дата обращения: 25.07.2016).

²⁴ Китай и Мальдивы планируют создание Морского Шёлкового пути 21-века. 15 сентября 2014. URL: <http://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?cid=1102&MainCatID=11&id=20140914000116> (дата обращения: 27.03.2016).

²⁵ См.: *Мартель Фредерик*. Китай вступает на Шёлковый путь. 31 марта 2015. URL: <http://inosmi.info/kitay-vstupayet-na-shelkovyy-put.html> (дата обращения: 25.02.2016).

²⁶ Сухопутная часть одного из древнейших торговых маршрутов на земле, связывавшая Индию, Острова Пряностей и Восточную Африку со странами Средиземноморья.

²⁷ См.: *Dan Blystone*. China And The Maritime Silk Road. April 20, 2015. URL: <http://www.investopedia.com/articles/investing/042015/china-and-maritime-silk-road.asp> (дата обращения: 21.04.2016).

Пакистан, как заявляется, имеет решающее значение для китайской инициативы "Один пояс–один путь". Китай уже инвестировал в инфраструктурные проекты страны 42 млрд дол. В настоящее время идёт работа над тем, чтобы соединить Синьцзян-Уйгурский автономный район с Аравийским морем, создав 3000-километровый сухопутный транспортный коридор до Гвадара через контролируемую Пакистаном часть Кашмира. В результате порт Гвадар железнодорожным и автомобильным транспортом будет связан с китайским городом Кашгар. Известный как "Экономический коридор Китай – Пакистан" (ЭККП), он соединит морской и сухопутный Шёлковые пути. Стратегический коридор позволит Пекину на четверть сократить маршрут импорта нефти из стран Ближнего Востока и Африки. Нефть из порта Гвадар будет транспортироваться по трубопроводу в Западный Китай. Ориентировочная стоимость проекта ЭККП составляет 75 млрд дол., коридор начнёт функционировать в 2020 г.²⁸



Рис. 3. Экономический коридор Китай–Пакистан.

Источник: *Raja Muhammad Khan*. Pakistan-China Relations: Economic Corridor and Beyond. 17.01.2014. URL: <http://cpakgulf.org/2014/01/17/pak-china-relations-economic-corridor-and-beyond/> (дата обращения: 22.04.2016).

Не менее значительный контракт компания China Harbour Engineering Company выполняет по строительству глубоководного порта Гвадар, способного принимать многотоннажные нефтеналивные танкеры и торговые суда. Для Китая этот порт важен не только с точки зрения удешевления доставки углеводородов и иных товаров из Африки и Ближнего Востока. В случае блокирования транспортных маршрутов через Малаккский

²⁸ См.: *Zofeen T. Ebrahim* China's new silk road: What's in it for Pakistan? April 20, 2015. URL: <http://www.dawn.com/news/1177116> (дата обращения: 03.02.2016).

пролив, Гвадар — стратегический порт недалеко от Ормузского пролива, через который ежедневно проходит 30–40 % поставок мировой нефти, может служить в качестве альтернативного маршрута для торговли между Восточной и Западной Азией через Индийский океан²⁹. В январе 2013 г. правительство Пакистана предоставило китайской компании China Overseas Port Holdings Ltd. эксклюзивное право на управление портом в течении 40 лет. Эта, на первый взгляд, чисто экономическая мера имеет далеко идущие геополитические последствия. Ведь порт находится в стратегически важном для мировой политике районе — фактически на выходе из Персидского залива в Аравийское море. Тот, кто владеет этим портом, получает возможность контролировать потоки перевозимых углеводородов из основного мирового района их добычи. Некоторые аналитики даже выразили беспокойство в связи с возможностью превращения в будущем порта в китайскую военно-морскую базу в Индийском океане³⁰.

Иран также присоединился к реализации амбициозного плана Китая по возрождению Шёлкового пути. Заместитель министра экономики Масуд Карбасиан считает, что Иран превратится в транзитный маршрут для более чем 12 млн т грузов в год. Страна занимает уникальное географическое положение на маршруте современного Шёлкового пути, поскольку 7 из 15 соседних с Ираном стран не имеют выхода к морю. В первую очередь это касается стран Центральной Азии, которые связаны с Ираном посредством железнодорожной сети. Будучи весьма заинтересованными в китайском проекте, они заявили о планах транспортировки своих грузов в иранский порт Шахид-Реджаи в Персидском заливе. Один только Казахстан объявил о готовности к транзитным поставкам 15 млн т грузов через этот порт³¹. В свою очередь иранские власти расширяют свой транзитный потенциал. В ближайшие 6 лет Иран собирается инвестировать 8 млрд дол. в модернизацию и расширение своей железнодорожной сети. Помимо строительства в данном порту железнодорожного контейнерного терминала ведётся прокладка двух железных дорог: "Казвин–Решт–Астара" с выходом на Азербайджан и "Горган–Инче–Барун" с выходом на Туркмению. Летом 2015 г. китайская делегация посетила порт Шахид-Реджаи для оценки его инвестиционных возможностей.

ОАЭ. За последние несколько лет два перевозчика — China Shipping Container Lines' (CSCL) и United Arab Shipping Company — подписали ряд совместных соглашений по обслуживанию линий, соединяющих порты Азии с портами Ближнего Востока и Европы. В 2014 г. контейнерный терминал Корфаккан на берегу Оманского залива принял первое судно China Shipping Container Lines' Co. (CSCL). Этот единственный полноценный оперативный контейнерный терминал в ОАЭ, расположенный за

²⁹ См.: *Ghulam Ali*. China's strategic interests in Pakistan's port at Gwadar. 24 March 2013, URL: <http://www.eastasiaforum.org/2013/03/24/chinas-strategic-interests-in-pakistans-port-at-gwadar> (дата обращения: 14.07.2016).

³⁰ См.: *Brahma Chellaney*. China reinvents 'string of pearls' as Maritime Silk Road. May 1, 2015. URL: <http://chellaney.net/2015/05/01/china-reinvents-string-of-pearls-as-maritime-silk-road/> (дата обращения: 19.02.2016).

³¹ Iran, China work to resurrect Silk Road. June 4, 2015. URL: <http://www.presstv.com/Detail/2015/06/04/414299/Iran-china-trade-silk-road> (дата обращения: 28.04.2016).

пределами Ормузского пролива, стал активно использоваться китайцами, поскольку при этом уменьшаются геополитические риски, связанные с возможным блокированием пролива.

В 2014 г. между группой портов Циндао и Свободной экономической зоной эмирата Дубаи Джебель-Али (JAFZA) было подписано стратегическое рамочное соглашение об углублении партнёрства, направленное на увеличение взаимного товарооборота. Предполагается также соединить порты Джебель-Али и Мина-Рашид, расположенный в восточной части СЭЗ, железной дорогой, которая пройдёт через всю территории СЭЗ, в результате чего появится ещё один мультимодальный коридор, который позволит китайским экспортёрам использовать ОАЭ в качестве распределительного узла в регионе Персидского залива³². Таким образом, ОАЭ становятся важным торговым координационным центром для китайских компаний. Хотя, по мнению экспертов, планы Китая по включению ОАЭ в инициативу "Один пояс–один" путь имеют некоторые ограничения. Так, несмотря на проводимую ОАЭ политику "Взгляд на Восток", власти эмиратов считают, что китайские компании ориентируются только на экспортно-импортные операции и не учитывают интересы местного рынка и культуру страны. Однако это вряд ли станет основанием для того, чтобы правительство КНР перестало рассматривать ОАЭ в качестве ключевого узла своей инициативы.

Египет. До начала "арабской весны" в 2011 г. Китай инвестировал значительные средства в Суэцкий канал, поскольку рассматривал его в качестве основной точки доступа в Европу, крупнейшего экспортного рынка Китая. В 2008 г. китайская компания COSCO Pacific инвестировала 185,6 млн дол. в совместное предприятие по эксплуатации и управлению контейнерным терминалом Суэцкого канала в Восточном порту Порт-Саида. В ходе реализации второй фазы развития порта в 2012 г. другая компания Harbor Engineering Company (СНЕС) инвестировала 219 млн дол. для строительства 1200-метровой пристани. СНЕС также выполнила контракт стоимостью 1 млрд дол. на постройку пристани в порту Аль-Адабия у южного входа в канал.

После перенесённых Египтом недавних политических потрясений Китай приступил к выполнению третьей фазы развития канала, предполагающей расширение Западного порта Порт-Саида. Кроме того, компания Zhenhua Port Machinery Company наряду с созданием Китайско-египетской особой экономической зоны в Суэцком заливе обеспечивает масштабный инфраструктурный проект для оператора египетского порта Ас-Сохна — Dubai Ports World Company. Рассматривается также проект регионального развития Суэцкого канала, который включает в себя помимо параллельного канала, строительство подводных тоннелей под каналом³³.

³² См.: *Emma Scott*. China's "One Belt, One Road" Strategy Meets the UAE's Look East Policy, *China Brief*, Vol. 15, Issue 11, May 29, 2015. URL: [http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews\[tt_news\]=43961&tx_ttnews\[backPid\]=789&no_cache=1#.VdSoVZcpqHY](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews[tt_news]=43961&tx_ttnews[backPid]=789&no_cache=1#.VdSoVZcpqHY) (дата обращения: 30.05.2016).

³³ См.: *Emma Scott*. China's Silk Road Strategy: A Foothold in the Suez, But Looking To Israel. October 10, 2014. *China Brief*, Vol. 14, Issue 19. URL: [http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews\[tt_news\]=42943&tx_ttnews\[backPid\]=758&no_cache=1#.VdSwmJcpqHY](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews[tt_news]=42943&tx_ttnews[backPid]=758&no_cache=1#.VdSwmJcpqHY) (дата обращения: 03.03.2016).

В январе 2016 г. Китай подписал с *Алжиром* соглашение на сумму 3,3 млрд дол. о строительстве морского порта в Шаршале, который должен стать крупнейшим центром морских грузоперевозок на Средиземном море. Он будет располагать 23 доками, способными к 2022 г. обрабатывать до 26 млн т грузов ежегодно³⁴.

В *Израиле* Китай силами China Harbour Engineering Company выполняет совместный транспортный проект Red-Med стоимостью 2 млрд дол., предусматривающий строительство 300-километровой высокоскоростной железнодорожной магистрали между Средиземным и Красным морями в течение 5 лет, а также двух портов на Средиземном море — в Ашдоде и Хайфе, что позволит перевозить товары в обход перегруженного Суэцкого канала в рамках МШП. Проект усилит стратегические позиции Китая на рынке Израиля. Благодаря проекту Red-Med Израиль мог бы также обеспечивать транзит грузов из Средиземноморья в Иорданию и Ирак³⁵.

В конце 2014 г. между Израилем и Китаем был подписан контракт на строительство "Южного порта" (Ашдоде) на сумму около 3,3 млрд шекелей³⁶. В начале 2015 г. компания Shanghai International Port (Group) Co. выиграла тендер по выбору портового оператора "Порта Залива" в Хайфе, который, по условиям тендера, будет управлять им в течение 25 лет. Его строительство началось в том же году, а окончится в 2021 г.³⁷

В настоящее время правительство *Турции* реализует в стране 10-летний генеральный план "Видение 2023", в рамках которого предполагается выполнение ряда крупных инфраструктурных проектов в различных секторах экономики на общую сумму порядка 100 млрд дол.³⁸ Страна возлагает большие надежды на Китай, который в 2013 г. вышел на третье место в её внешней торговле³⁹. И, видимо, не напрасно. В конце 2015 г. китайские компании China Merchants Group и Cosco Group совместно с Китайским фондом национального благосостояния выкупили почти за 1 млрд дол. 65-процентную долю в одном из крупнейших турецких контейнерных терминалов Кумпорт в порту Амбарли.

Значительные средства Китай планирует вкладывать в европейскую портовую инфраструктуру в рамках создания ЭПШП, который открывает выход на западноевропейские рынки. В частности, речь идёт о модернизации единственного торгового порта Копер в *Словении*.

³⁴ Китайцы построят крупнейший порт в Средиземном море. 19.01.2016. URL: http://www.korabel.ru/news/comments/kitaycy_postroyat_krupneyshiy_port_v_sredizemnom_more.html (дата обращения: 21.05.2016).

³⁵ China Harbour Engineering выиграла предварительный тендер на строительство нового порта в Израиле. 23.06.2014. URL: <http://morvesti.ru/detail.php?ID=26701> (дата обращения: 14.04.2016).

³⁶ Подписан контракт на строительство "Южного порта" в Израиле. 23.09.2014. <http://www.vestnik-news.com/2014/09/23/stroiteljstvo-juzhnij-port.html> (дата обращения: 22.05.2016).

³⁷ В "Порт Залива" приходят китайцы. 23.03.2015. URL: <http://tourneto.com/%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82/portzalivachina/> (дата обращения: 28.04.2016).

³⁸ Turkey values Silk Road relationships // China Daily. 30.07.2015. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2015-07/30/content_21454384.htm (дата обращения: 15.06.2016).

³⁹ См.: *Gu Jianjun*. New Sino-Turkey strategic cooperative ties under new Silk Road initiatives, 07.30.2015. URL: <http://english.cntv.cn/2015/07/30/ARTI1438245134235199.html> (дата обращения: 07.05.2016).

Активно участвует в китайском проекте *Греция*, тем более что Китай уже занимает прочные позиции в этой средиземноморской стране. В 2009 г. компания COSCO Pacific Ltd. получила концессию на 35 лет от администрации порта Пирей на деятельность в качестве оператора грузового терминала и начала строить ещё один терминал⁴⁰. Весной 2016 г. 67 % акций этого порта перешли в собственность COSCO. По условиям сделки COSCO заплатит за эти акции 368,5 млн евро в течение 5 лет. После приватизации порт сможет привлечь инвестиции на сумму 500 млн евро, благодаря чему к 2025 г. будет создано 320 тыс. рабочих мест. Один из самых крупных портов восточной части Средиземного моря должен стать важным элементом ЭПШП⁴¹. В итоге COSCO стала обладателем крупного морского транспортного узла для расширения бизнеса в Европе.

б) Ответвление МШП на Африку. Очевидно, что Африка становится одним из основных звеньев проекта МШП. Это не удивительно, поскольку торговля Китая с Африкой превысила в 2014 г. 300 млрд дол. Последние 6 лет Китай является крупнейшим торговым партнёром региона⁴², а объём прямых китайских инвестиций достиг 32,4 млрд дол.⁴³

С регионом связаны и морские амбиции Китая, предусматривающие создание современных контейнерных портов в ряде государств. Идея заключается в том, что эти порты должны обслуживать основной торговый флот из Азии, а имеющийся в распоряжении каждого такого порта вспомогательный флот малых прибрежных судов — второстепенные порты. В рамках проекта МШП китайцы планируют построить 7 глубоководных портов, расположенных вдоль Африканского побережья: Джибути (Джибути), Дар-эс-Салам (Танзания), Мапуту (Мозамбик), Либревиль (Габон), Tema (Гана), Дакар (Сенегал), Бизерта (Тунис). Эти порты удобны для захода крупных коммерческих судов из Азии, доставляющих продовольственные и промышленные товары в Африку и вывозящих оттуда сырьё и полезные ископаемые. Например, габонский порт Либревиль будет служить в качестве центра распределения грузов в соседние Камерун, Конго, Нигерию и далее на север⁴⁴.

Китай уже ведёт строительство глубоководного порта Криби в *Камеруне*. Стоимость контракта на первом этапе составила 568 млн дол., на следующих этапах продолжится расширение порта за счёт строительства новых причалов мощностью более 100 млн т в год. Выполняются и другие работы по соединению нового международного морского порта с крупными городскими районами.

⁴⁰ См.: *Захарченко Артём*. Китай меняет мировую карту транспортных потоков. 9 августа 2013. URL: <http://blackpost.livejournal.com/2772725.html> (дата обращения: 22.03.2016).

⁴¹ Греция утвердила сделку по продаже Китаю порта Пирей // Южный Китай. 23 июня 2016. URL: <http://south-invest.com/node/218110?language=ru> (дата обращения: 02.06.2016).

⁴² См.: *Cheng Lu*. Africa: Xinhua Insight — Return of Maritime Silk Road Does Not Forget Africa. 16 February 2015. URL: <http://allafrica.com/stories/201502170495.html> (дата обращения: 15.03.2016).

⁴³ Китай шесть лет подряд прочно занимает первое место среди крупнейших торговых партнёров Африки. 07.12.2015. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-12/07/content_37256847.html (дата обращения: 11.05.2016).

⁴⁴ См.: *Brian Eyles*. China's Maritime Silk Road is all about Africa. November 17, 2014. URL: <http://www.eastbysoutheast.com/chinas-maritime-silk-road-africa/> (дата обращения: 23.05.2016).

Корпорация China Communications Construction Co., Ltd. с 2013 г. осуществляет проект крупного порта в Ламу (*Кения*) с 32 причалами, 3 аэропортами, железной дорогой, трубопроводом для транспортировки нефти и прочих ресурсов из Судана, Эфиопии и других стран стоимостью 25 млрд дол. Этот мега-порт и транспортный коридор "Ламу — Южный Судан — Эфиопия" (Lapsset), завершение строительства которого намечено на 2030 г., обеспечат Китаю долгосрочное доминирование в восточно-африканской торговле ресурсами⁴⁵.

В *Мозамбике* компания China Harbour Engineering Co. осенью 2015 г. начала строительство нового порта Бейра. В настоящее время эта же компания вошла в международный консорциум по строительству нового глубоководного порта в провинции Мапуту, объем инвестиций в который может превысить 1 млрд дол. Новый порт открывает доступ к морю таким странам региона, как Ботсвана, Свазиленд и Зимбабве⁴⁶.

Компания China Merchants Holdings International Co., Ltd выполняет соглашение на сумму 10 млрд дол. по созданию глубоководного порта с двумя причалами контейнерного терминала, железной дорогой и другой инфраструктурой близ г. Багамойо (*Танзания*). Он должен стать самым значимым портом региона, превратив Танзанию в крупнейший логистический хаб, способный обслуживать всю восточную Африку, обрабатывая до 20 млн ДФЭ. Строительство первой очереди планируется завершить к 2018 г., а весь комплекс — через 10 лет.

В феврале 2016 г. Министерство обороны Китая объявило о том, что в *Джибути*, расположенной в стратегически важном Баб-эль-Мандебском проливе, через который ежедневно перевозится 3,8 млн баррелей нефти, начались работы по созданию первого форпоста ВМС НОАК за рубежом⁴⁷. Официальные китайские лица утверждают, что это будет не военная база, а центр логистики и снабжения (российский аналог — пункт материально-технического обеспечения). Необходимость его создания объясняется потребностью пополнения запасов кораблей ВМС НОАК, которые участвуют в антипиратском патрулировании в Аденском заливе. Срок действия контракта — 10 лет (с возможностью его пролонгации ещё на 10 лет), ежегодная плата за аренду — 20 млн дол. На работы по обустройству многоцелевого порта, которые будут вестись совместно с компанией China Merchants Holdings International, выкупившей в 2012 г. 23,5 % акций порта Джибути за 185 млн дол. (2/3 контейнерного терминала Доралех), выделено 590 млн дол.⁴⁸ Срок ввода в строй — 2020 г.

Кроме портовых в настоящее время китайские компании реализуют в Африке другие многочисленные коммуникационные проекты: строят

⁴⁵ См.: *Drazen Jorgic*. Kenya says Chinese firm wins first tender for Lamu port project. April 11, 2013. URL: <http://www.reuters.com/article/kenya-port-lamu-idUSL5N0CX38D20130411> (дата обращения: 18.03.2016).

⁴⁶ China's CHEC involved in investment of US\$1 billion in the new port of Maputo. April 25, 2016. URL: <http://www.macauhub.com.mo/en/2016/04/25/chinas-heck-involved-in-investment-of-us1-billion-in-the-new-port-of-maputo/> (дата обращения: 14.05.2016).

⁴⁷ См.: *Джошуа Филлип*. Зачем Китаю нужна военная база в Джибути Джибути? 27.01.2016. URL: <http://www.epochtimes.ru/zachem-kitayu-nuzhna-voennaya-baza-v-dzhibuti-99012645/> (дата обращения: 16.06.2016).

⁴⁸ China Merchants buys control of Djibouti's Red Sea container terminal. URL: <http://www.infinitycargo.com/index.php/en/careers/104-news-and-events/news/641-china-merchants-buys-control-of-djiboutis-red-sea-container-terminal> (дата обращения: 19.02.2016).

железные дороги, автомагистрали и аэропорты. Так, подписано соглашение о строительстве в Кении железной дороги между Найроби и Момбасой. Проект стыковки столицы и хорошо оборудованного порта имеет большие региональные возможности. Согласно планам Момбаса в конечном счёте будет связан с г. Малаба в Западной Кении, а затем со столицами Уганды, Руанды и Южного Судана. Железнодорожный коридор соединит районы Восточной Африки с Индийским океаном, что будет содействовать реализации проекта МШП, поскольку стоимость перевозки 1 контейнера на грузовом судне из Шанхая в Момбасу менее 500 дол., а автотранспортом из Момбасы в Найроби — 1500 дол. Создание развитой инфраструктуры в африканских странах может снизить транспортные расходы и улучшить возможности ведения китайского бизнеса⁴⁹.

С *Африканским союзом* Китай согласовал и начал реализовывать план развития региональных коммуникаций, призванных связать все 54 африканские страны: прибрежная железная дорога в Нигерии (13 млрд дол.), железная дорога Найроби-Момбаса (3,8 млрд дол.), железная дорога Аддис-Абеба — Джибути (4 млрд дол.), сеть железнодорожных линий в Чаде (5,6 млрд дол.)⁵⁰.

в) Ответвление МШП в южную часть Тихого океана. В последние годы островные государства южной части Тихого океана приобрели большую стратегическую значимость в планах США и их союзников, особенно в условиях "возвращения" Вашингтона в Азию и формирования Индо-Тихоокеанского макрорегиона. Не отстаёт от США и Китай. Так, отмечается заметная интенсификация мер по укреплению его позиций в политике и экономике островных стран региона. По данным австралийского Института Лоуи, за последние годы Китай выделил странам этого региона помощи и товарных кредитов на общую сумму 2,5 млрд дол., в том числе: ГЭС и несколько спортивных комплексов на Фиджи (158 млн дол.); больницу в Апия (100 млн дол.), терминал и модернизированную взлётно-посадочную полосу в аэропорту Фалеоло (40 млн дол.), пристань на о. Уполу (140 млн дол.) в Самоа; правительственное здание и два китайских турбовинтовых самолёта для внутренних авиалиний (12 млн дол.) в Тонга; два турбовинтовых самолёта, кампус для Южнотихоокеанского университета и здание парламента (60 млн дол.) в Вануату⁵¹.

Западные политологи поспешили назвать подобную активность Китая вторым изданием стратегии "нить жемчуга" по созданию сети опорных пунктов в этом регионе. Как известно, эта стратегия довольно успешно реализуется в зоне Индийского океана. Обе "нити", по их мнению, станут важными элементами МШП Китая⁵².

* *
*

⁴⁹ *Cheng Lu*. Africa: Xinhua Insight — Return of Maritime Silk Road Does Not Forget Africa, 16 February 2015, <http://allafrica.com/stories/201502170495.html> (дата обращения: 09.02.2016).

⁵⁰ *Steve LeVine*. China is building the most extensive global commercial-military empire in history. June 09, 2015. URL: <http://www.businessinsider.com/r-hungary-first-european-country-to-sign-up-for-china-silk-road-plan-2015-6> (дата обращения: 17.03.2016).

⁵¹ Там же.

⁵² *Нина Лебедева*. Н. Моды и Океания. 30.08.2015. URL: <http://ru.journal-neo.org/2015/08/30/n-modi-i-okeaniya> (дата обращения: 13.06.2016).

Морской Шёлковый путь XXI в. является национальной концепцией создания устойчивых международных логистических маршрутов, которая имеет большое практическое значение для Китая, поскольку около 90 % китайской торговли осуществляется водным транспортом. Активные усилия по развитию стратегических и экономических отношений со странами маршрута МШП открывают возможность избежать растущего сдерживания и окружения Китая в результате проводимой с 2011 г. политики США "разворота в Азию".

Однако главная задача проекта МШП состоит в перенаправлении потоков экспорта товаров и капиталов из Китая в те страны, которые до сих пор не стали активными участниками мировой торговли. Причём, как показывает практика, большая часть реализуемых Китаем проектов находится в тесной увязке с китайскими инвестициями в разработку природных ресурсов стран-контрагентов, что способствует обеспечению энергетической независимости страны. В этом контексте можно предположить, что в отдалённой перспективе МШП будет продлён до Латинской Америки.

МШП крайне выгоден азиатским странам, а участие в нём России на первый взгляд географически не просматривается. Однако РФ предпринимает шаги, чтобы вписаться в китайский проект и не остаться в стороне от набирающих силу региональных интеграционных процессов. Наша страна обладает хорошим транзитным потенциалом — собственным уникальным маршрутом: Северным морским путём. Его Россия предлагает в качестве дополнения к китайскому проекту. Северное ответвление МШП соединит Северную Европу и Северо-Восточную Азию.

Ключевые слова: *Китай — Экономический пояс Шёлкового пути — Морской Шёлковый путь XXI в. — строительство портов — Юго-Восточная Азия — Южная Азия — Африка — Средиземноморье — Ближний Восток.*

Keywords: *China — the Silk Road Economic Belt — The 21st Century Maritime Silk Road — port development — South-East Asia — South Asia — Africa — the Mediterranean — the Middle East.*

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. В "Порт Залива" приходят китайцы. 23.03.2015. URL: <http://tourneto.com/%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82/portzalivachina/> (дата обращения: 28.04.2016).
2. Видение и действие, направленные на продвижение совместного строительства Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути XXI века. 23.04.2015. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/gdxw/t1257296.htm> (дата обращения: 14.02.2016).
3. Греция утвердила сделку по продаже Китаю порта Пирей // Южный Китай. 23 июня 2016. URL: <http://south-invest.com/node/218110?language=ru> (дата обращения: 02.06.2016).
4. *Джошуа Филлип*. Зачем Китаю нужна военная база в Джибути? 27.01.2016. URL: <http://www.epochtimes.ru/zachem-kitayu-nuzhna-voennaya-baza-v-dzhibuti-99012645/> (дата обращения: 16.06.2016).

5. *Захарченко Артём*. Китай меняет мировую карту транспортных потоков. 9 августа 2013. URL: <http://blackpost.livejournal.com/2772725.html> (дата обращения: 22.03.2016).
6. Значение Морского Шёлкового пути XXI века. URL: http://www.kitaichina.com/se/txt/2015-03/09/content_675608.htm (дата обращения: 02.18.2015).
7. Китай выиграл в конкурсе строительства железной дороги в Таиланде. URL: <http://sinocom.ru/blog/kitaj-vyigral-v-konkurse-stroitelstva-zheleznoj-dorogi-v-tailand-v-xode-zhestkix-peregovorov/> (дата обращения: 27.05.2016).
8. Китай и Мальдивы планируют создание Морского Шёлкового пути 21-века. 15 сентября 2014. URL: <http://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?cid=1102&MainCatID=11&id=20140914000116> (дата обращения: 27.03.2016).
9. Китай шесть лет подряд прочно занимает первое место среди крупнейших торговых партнёров Африки. 07.12.2015. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2015-12/07/content_37256847.html (дата обращения: 11.05.2016).
10. Китайцы построят крупнейший порт в Средиземном море. 19.01.2016. URL: http://www.korabel.ru/news/comments/kitajcu_postroyat_krupneyshiy_port_v-sredizemnom_more.html (дата обращения: 21.05.2016).
11. *Мартель Фредерик*. Китай вступает на Шёлковый путь. 31 марта 2015. URL: <http://inosmi.info/kitaj-vstupayet-na-shelkovyy-put.html> (дата обращения: 25.02.2016).
12. *Нина Лебедева*. Н. Модри и Океания. 30.08.2015. URL: <http://ru.journal-neo.org/2015/08/30/n-modri-i-okeaniya> (дата обращения: 13.06.2016).
13. Новый Шёлковый путь: как Китай изменит экономическую карту мира. 2 июня 2015. URL: <http://south-insight.com/shelk> (дата обращения: 27.03.2016).
14. Подписан контракт на строительство "Южного порта" в Израиле. 23.09.2014. URL: <http://www.vestnik-news.com/2014/09/23/stroitelstvo-juzhniy-port.html> (дата обращения: 22.05.2016).
15. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шёлкового пути и Морского Шёлкового пути XXI века. 28.03.2015. Госкомитет по делам развития и реформ, Министерство иностранных дел и Министерство коммерции КНР. URL: <http://www.fmprc.gov.cn/rus/zxxx/t1254925.shtml> (дата обращения: 17.05.2016).
16. Развивать дух Шёлкового пути и объединять усилия для его совместного строительства, чтобы вывести китайско-российские отношения всеобъемлющего стратегического взаимодействия и партнёрства на новый уровень: доклад посла КНР в РФ Ли Хуэя в Московском государственном университете путей сообщения. 14.02.2015. URL: <http://ru.china-embassy.org/rus/ztd/aa11/t1237889.htm> (дата обращения: 12.09.2015).
17. *Таировский Ю. В.* Шёлковый путь возвращается на карту мира. 01.09.2014. URL: http://www.ng.ru/dipkurer/2014-09-01/9_silkroad.html (дата обращения: 15.02.2016).
18. Шри-Ланка разрешила Китаю строить гигантский "сити-порт". 11.03.2016. URL: http://www.bbc.com/russian/news/2016/03/160310_china_sri_lanka_port_city (дата обращения: 03.06.2016).
19. China Harbour Engineering выиграла предварительный тендер на строительство нового порта в Израиле. 23.06.2014. URL: <http://morvesti.ru/detail.php?ID=26701> (дата обращения: 14.04.2016).
20. *Atul Aneja*. New China-Myanmar oil pipeline bypasses Malacca trap. January 30, 2015. URL: <http://www.foxbusiness.com/markets/2...-oil-to-china/> (дата обращения: 17.03.2016).
21. 'BSIM economic corridor beneficial for North-East economy' says survey. November 25, 2014. URL: <http://www.deccanchronicle.com/141125/nation-current-affairs/article/%E2%80%98bsim-economic-corridor-beneficial-north-eastern-regions> (дата обращения: 13.03.2016).
22. *Brahma Chellaney*. China reinvents 'string of pearls' as Maritime Silk Road. May 1, 2015. URL: <http://chellaney.net/2015/05/01/china-reinvents-string-of-pearls-as-maritime-silk-road/> (дата обращения: 19.02.2016).
23. *Brian Eyer*. China's Maritime Silk Road is all about Africa. November 17, 2014. URL: <http://www.eastbysoutheast.com/chinas-maritime-silk-road-africa/> (дата обращения: 23.05.2016).

24. *Cheng Lu*. Africa: Xinhua Insight – Return of Maritime Silk Road Does Not Forget Africa. 16 February 2015. URL: <http://allafrica.com/stories/201502170495.html> (дата обращения: 15.03.2016).

25. China's CHEC involved in investment of US\$1 billion in the new port of Maputo. April 25, 2016. URL: <http://www.macauhub.com.mo/en/2016/04/25/chinas-chec-involved-in-investment-of-us1-billion-in-the-new-port-of-maputo/> (дата обращения: 14.05.2016).

26. China Merchants buys control of Djibouti's Red Sea container terminal. URL: <http://www.infinitycargo.com/index.php/en/careers/104-news-and-events/news/641-china-merchants-buys-control-of-djiboutis-red-sea-container-terminal> (дата обращения: 19.02.2016).

27. *Dan Blystone*. China And The Maritime Silk Road. April 20, 2015. URL: <http://www.investopedia.com/articles/investing/042015/china-and-maritime-silk-road.asp> (дата обращения: 21.04.2016).

28. *Dilip Hiro*. Beijing's Maritime Silk Road Passes Through Islamabad. 21 July 2015,. URL: <http://yaleglobal.yale.edu/content/beijing%E2%80%99s-maritime-silk-road-passes-through-islamabad> (дата обращения: 25.07.2016).

29. *Drazen Jorgic*. Kenya says Chinese firm wins first tender for Lamu port project. April 11, 2013. URL: <http://www.reuters.com/article/kenya-port-lamu-idUSL5N0CX38D20130411> (дата обращения: 18.03.2016).

30. *Dulip Jayawardena*. Making Hambantota Port an integrated hub for shipping in Indian Ocean. March 05, 2013. URL: <http://www.dailymirror.lk/business/features/26172-making-hambantota-port-an-integrated-hub-for-shipping-in-indian-ocean.html> (дата обращения: 26.09.2016).

31. *Ghulam Ali*. China's strategic interests in Pakistan's port at Gwadar. 24 March 2013, URL: <http://www.eastasiaforum.org/2013/03/24/chinas-strategic-interests-in-pakistans-port-at-gwadar> (дата обращения: 14.07.2016).

32. *Gu Jianjun*. New Sino-Turkey strategic cooperative ties under new Silk Road initiatives, 07.30.2015. URL: <http://english.cntv.cn/2015/07/30/ART11438245134235199.html> (дата обращения: 07.05.2016).

33. Iran, China work to resurrect Silk Road. June 4, 2015. URL: <http://www.prestv.com/Detail/2015/06/04/414299/Iran-china-trade-silk-road> (дата обращения: 28.04.2016).

34. *Jim W. Dean* NEO – Silk Road Project: Implementation is around the corner, October 29, 2015. URL: <http://www.veteranstoday.com/2015/10/29/neo-silk-road-project-implementation-is-around-the-corner/> (дата обращения: 12.03.2016).

35. *Liu Cigui*. Reflections on Maritime Partnership: Building the 21st Century Maritime Silk Road. September 15, 2014. URL: http://www.ciis.org.cn/english/2014-09/15/content_7231376.htm (дата обращения: 24.05.2016).

36. Malaysia and China's Maritime Silk Road. 16 июня 2015 г. URL: <https://www.linkedin.com/pulse/malaysia-chinas-maritime-silk-road-philip-teoh> (дата обращения: 18.06.2016).

37. Maritime Silk Road may help Indonesia reboot marine economy. 16.04.2015. URL: <http://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?id=20150416000069&cid=1102> (дата обращения: 04.05.2016).

38. *Raja Muhammad Khan*. Pakistan-China Relations: Economic Corridor and Beyond. 17.01.2014. URL: <http://српакgulf.org/2014/01/17/pak-china-relations-economic-corridor-and-beyond/> (дата обращения: 22.04.2016).

39. *Scott Emma*. China's "One Belt, One Road" Strategy Meets the UAE's Look East Policy, China Brief, Vol. 15, Issue 11, May 29, 2015. URL: [http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews\[tt_news\]=43961&tx_ttnews\[backPid\]=789&no_cache=1#.VdSoVZсрqHY](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews[tt_news]=43961&tx_ttnews[backPid]=789&no_cache=1#.VdSoVZсрqHY) (дата обращения: 30.05.2016).

40. *Scott Emma*. China's Silk Road Strategy: A Foothold in the Suez, But Looking To Israel, China Brief, Vol. 14, Issue 19, October 10, 2014. URL: [http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews\[tt_news\]=42943&tx_ttnews\[backPid\]=758&no_cache=1#.VdSwmJсрqHY](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews[tt_news]=42943&tx_ttnews[backPid]=758&no_cache=1#.VdSwmJсрqHY) (дата обращения: 22.03.2016).

41. *Sean Mirski*. Stranglehold: The Context, Conduct and Consequences of an American Naval Blockade of China // *Journal of Strategic Studies*, Vol. 36, No. 6, 01 December 2013.

42. *Steve LeVine*. China is building the most extensive global commercial-military empire in history. June 09, 2015. URL: <http://www.businessinsider.com/r-hungary-first-european-country-to-sign-up-for-china-silk-road-plan-2015-6> (дата обращения: 17.03.2016).

43. *Tetsuya Abe, Atsushi Tomiyama*. China, Vietnam to cooperate on new trade corridor. April 8, 2015. URL: <http://asia.nikkei.com/Politics-Economy/International-Relations/China-Vietnam-to-cooperate-on-new-trade-corridor> (дата обращения: 20.03.2016).

44. Thailand backs China's Silk Road initiatives: PM. 07.02.2015. Xinhua. URL: <http://www.ecns.cn/2015/02-07/154035.shtml> (дата обращения: 28.06.2016).

45. Thailand, China to team up on long-proposed Kra Isthmus canal. 18.05.2015. URL: <http://www.wantchinatimes.com/news-subclass-cnt.aspx?id=20150518000069&cid=1101> (дата обращения: 04.10.2016).

46. *Thearith Leng*. China's Maritime Silk Road proposal means critical foreign policy choices for Cambodia. May 2015. URL: <http://www.policyforum.net/navigating-the-maritime-silk-road> (дата обращения: 25.04.2016).

47. Turkey values Silk Road relationships // *China Daily*. 30.07.2015. URL: http://www.chinadaily.com.cn/world/2015-07/30/content_21454384.htm (дата обращения: 15.06.2016).

48. *William Yale*. China's Maritime Silk Road Gamble // *The Diplomat*. April 22, 2015. URL: <http://thediplomat.com/2015/04/chinas-maritime-silk-road-gamble/> (дата обращения: 22.11.2015).

49. *Zhang Xiaotong*. China's Eurasian Pivot. URL: <http://cosmoidioglossia.blogspot.ru/2014/12/chinas-eurasian-pivot.html> (дата обращения: 12.03.2016).

50. *Zofeen T. Ebrahim* China's new silk road: What's in it for Pakistan? April 20, 2015. URL: <http://www.dawn.com/news/1177116> (дата обращения: 03.02.2016).