

Секция «Политическая глобалистика и проблемы глобализации и регионализации в современном мире»

**Средиземноморский участок Морского Шелкового пути XXI века:  
международно-политический аспект**

**Научный руководитель – Костин Анатолий Иванович**

*Столетов Олег Владимирович*

*Кандидат наук*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет  
политологии, Москва, Россия

*E-mail: Oleg-Stoletov1@yandex.ru*

Большое Средиземноморье занимает особое место в глобальном развитии. Это место обусловлено той исторической ролью, которое регион играл в организации планетарного пространства и эволюции самого человечества [1]. На современном этапе глобальная политическая значимость Большого Средиземноморья существенно возросла вследствие усиления турбулентности и кризисности развития современной мировой цивилизации («гибридные конфликты» на территории Ливии, Сирии, Йемена, Украины). После официального объявления КНР в сентябре 2013 года международной инициативы «Один пояс - один путь» глобальная конкуренция между США и Китаем получила дополнительный мощный импульс к обострению. Политика США в Большом Средиземноморье стимулирует создание в макрорегионе опасных зон военно-политической эскалации, активно использует дипломатию для ведения полномасштабных торговых войн против своих экономических конкурентов. Представляется возможным говорить о реализации США, стремящимися к сохранению собственного глобального доминирования и на современном этапе целенаправленно дестабилизирующими всю систему международных отношений, стратегии сдерживания Китая и других великих держав в Большом Средиземноморье.

В современных условиях, когда 70 % от объема совокупной торговли между Азией и Европой происходит по морю и при этом более 80 % китайского импорта и экспорта в Европу и из Европы транспортируется морем, значимость Средиземноморского участка Морского Шелкового пути XXI века (далее - МШП-XXI) для Китая как крупнейшего импортера и второго по значимости (после США) экспортного рынка для Евросоюза существенно возрастает. В соответствии с логикой китайской инициативы «Один пояс - один путь», Средиземноморский участок Морского Шелкового пути XXI века пролегает через Красное море, Джибути, Суэцкий канал, Средиземное море до Афин (Греция) и далее до Венеции (Италия), где смыкается с наземным маршрутом - «Экономическим поясом Шелкового пути» [2].

Важным концептуальным шагом, направленным на продвижение и развитие международных проектов в рамках реализации инициативы МШП-XXI, стала публикация в 2017 году разработанной Государственным комитетом по делам развития и реформ КНР и Государственным океанологическим управлением КНР Концепции сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс - один путь». Концепция предусматривает развитие международной кооперации в рамках трех основных «голубых экономических коридоров», одним из которых является Китай - Индийский океан - Африка - Средиземное море, по следующим направлениям: «Зеленое развитие», «Освоение морского пространства и морских ресурсов», «Морская безопасность», «Инновационный рост» и «Межправительственное сотрудничество» [4]. Концепт «голубой экономики», применительно к МШП-XXI, КНР связывает с глобальной повесткой политики экологической безопасности, в частности, океанологическими аспектами принятой ООН «Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года».

Китай в целях расширения своего экономического присутствия в Большом Средиземноморье за последние годы осуществил целый ряд сделок в сфере приобретения, строительства, модернизации, расширения и/или эксплуатации наиболее важных портов, терминалов, железных дорог в Алжире, Египте, Израиле, Турции, Греции, ряде других государств [3]. В рамках глобальной инфраструктурной инициативы КНР наземные проекты имеют не только самостоятельную значимость, но также призваны повысить эффективность морских проектов государств-участников МШП-XXI.

Инициатива МШП-XXI воспринимается европейскими государствами различным образом. Наиболее последовательными ее сторонниками выступают такие средиземноморские государства Европы, как Греция, Италия, Испания. Президент Франции Эммануэль Макрон до настоящего времени воздерживается от подписания меморандума в поддержку китайского мегапроекта. Турция как еще одно ключевое государство Большого Средиземноморья весьма позитивно реагирует на китайскую инициативу. В мае 2016 года Турция и Китай подписали стратегические документы, относящиеся к сопряжению международного проекта «Центральный коридор», призванного соединить турецкую территорию с Грузией, Азербайджаном и далее, обойдя Каспийское море, пройти через Туркменистан, Казахстан, Узбекистан, охватить Афганистан и Пакистан вплоть до Китая, с инициативной «Один пояс - один путь».

Международная энергетическая стратегия России, связанная с реализацией проекта «Турецкий поток», вписывается в общую логику китайской инициативы «Один пояс - один путь». 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. Новая промышленная зона должна позволить России выйти на рынок Африки. Определенный интерес для России представляют возможности использования национальной глобальной навигационной системы ГЛОНАСС в инициированном Китаем «Цифровом Шелковом пути». В долгосрочной перспективе существует возможность интеграции портовой инфраструктуры Крыма в мегапроект КНР.

Перспективы развития МШП-XXI в значительной мере базируются на экономических и технологических возможностях современного Китая. Мегапроект МШП-XXI как органическая часть инициативы «Один пояс - один путь» оказывает существенное влияние на международные процессы в Большом Средиземноморье, а морская экономическая экспансия КНР воспринимается международно-политическими акторами макрорегиона одновременно и как возможность, и как вызов. В этих условиях целый ряд значимых стран демонстрируют стремление осуществить сопряжение своих инфраструктурных и технологических проектов с китайской инициативой.

#### Источники и литература

- 1) Ильин М.В. Большое Средиземноморье: развитие во времени и пространстве // Гео-стратегический атлас Большого Средиземноморья, 2018. – URL: <http://rusrimland.ru/koncepcija-bolshogo-sredizemnomorja/>
- 2) Комиссина И.Н. Морской Шёлковый путь XXI в. – глобальный геополитический проект Китая // Проблемы национальной стратегии. – №1 (40), 2017. – С. 60-81. – URL: <https://riss.ru/images/pdf/journal/2017/1/07.pdf>
- 3) Chaziza M. The Chinese Maritime Silk Road Initiative: The Role of the Mediterranean // Mediterranean Affairs. – Vol. 29. – Issue 2. – 01.06.2018. – P. 54-69.
- 4) Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative // Xinhua, 20.06.2017. – URL: [http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c\\_136380414.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm)