

# № 82 ВАЛДАЙСКИЕ ЗАПИСКИ

Март, 2018



**«ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ»  
И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ЕВРОПУ**

**Энрико Фарделла, Джорджо Проди**

## Об авторах

---

### ***Энрико Фарделла***

*Профессор, исполнительный директор Центра средиземноморских исследований, исторический факультет Пекинского университета, Китай*

### ***Джорджо Проди***

*Профессор факультета экономики и менеджмента Университета Феррары, Италия*

*Данный текст отражает личное мнение авторов, которое может не совпадать с позицией Клуба, если явно не указано иное.*

Когда президент Си Цзиньпин во время официального визита в Казахстан в сентябре 2013 года объявил о начале реализации своей знаменательной внешнеполитической инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП), он, конечно же, не имел в виду Европу.

Истоки ОПОП уходят корнями во внутреннюю политику Китая. В то время недавно назначенный Генеральный секретарь Коммунистической партии Китая был поглощён ожесточённой кампанией по борьбе с коррупцией, одновременно предпринимая отчаянные попытки найти новый баланс экономического роста в стране. Внешняя политика была преимущественно сосредоточена на преодолении региональной напряжённости, возникшей в связи с новым поворотом США в сторону Азии и усиливающимися спорами с соседними странами (в первую очередь с Японией, Филиппинами и Вьетнамом). В этом контексте ОПОП имел двойную функцию:

- а) *расширить масштабы программы «Развития Западного Китая» — национальной кампании, нацеленной на развитие внутренних провинций Китая за счёт поддержки инфраструктурных и экономических связей между более бедными китайскими провинциями и соседними регионами, такими как Средняя Азия;*
- б) *минимизировать риски от американской политики «поворота к Азии» через континентальную политику, нацеленную на расширение китайского влияния в регионах, не контролируемых ранее существовавшим гегемонистским порядком.*

Европа была лишь периферийным компонентом ОПОП, призванным, прежде всего, возродить дух легендарного «Шёлкового пути», мирно пересекавшего Евразию.

Реализация ОПОП была поручена Национальной комиссии развития и реформ (中华人民共和国国家发展和改革委员会) — организации, решающей внутренние проблемы, такие как развитие плановой экономики, и плохо приспособленной для развития международного сотрудничества. В первый год своей реализации ОПОП упоминалась преимущественно в подразделах официальных документов, посвящённых внутриэкономическому развитию Китая, например, в годовом докладе Центральной рабочей конференции по экономике, — и никогда не отождествлялась с развитием экономических связей с Европой.

В области дипломатии первые робкие попытки упоминания ОПОП датируются началом 2014 года, когда Си Цзиньпин вступил в переговоры по этой теме с некоторыми ключевыми партнёрами в регионе, как это было, в частности, на его встрече с Владимиром Путиным<sup>1</sup> на открытии Зимних Олимпийских игр в Сочи. Примечательно, что во время официальных контактов того же времени с европейскими лидерами — президентом Чешской республики Милошем Земаном<sup>2</sup> и президентом Греции Каролосом Папульясом<sup>3</sup> — китайский лидер не упоминал об ОПОП.

<sup>1</sup> Xi Jinping Meets with Russian President Vladimir Putin // Ministry of Foreign Affairs of People's Republic of China. 2014. February 6. URL: [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/sqdah/t1127299.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/sqdah/t1127299.shtml)

<sup>2</sup> Xi Jinping Meets with President Milos Zeman of Czech Republic // Ministry of Foreign Affairs of People's Republic of China. 2014. February 7. URL: [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/sqdah/t1127363.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/sqdah/t1127363.shtml)

<sup>3</sup> Xi Jinping Meets with President Karolos Papoulias of Greece // Ministry of Foreign Affairs of People's Republic of China. 2014. February 7. URL: [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/sqdah/t1127362.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/sqdah/t1127362.shtml)

Через несколько недель во время официального визита в Париж на празднование 50-летней годовщины установления дипломатических отношений между Китаем и Францией президент Си Цзиньпин произнёс вдохновенную речь<sup>4</sup>, явно составленную под влиянием своего идеолога Ван Хунина (王沪宁). В ней говорится о «китайской мечте», основанной на обновлении и возрождении китайской нации. «Наполеон Бонапарт, — сказал он, — однажды сравнил Китай со спящей львицей, отметив, что «когда она проснётся, сможет потрясти мир». Сегодня китайская львица пробудилась, но она настроена мирно, дружелюбно и цивилизованно». Это очень сильный символ: Си Цзиньпин как лидер «проснувшейся львицы» (睡醒的狮) для французов является олицетворением пророчества Наполеона, а для китайцев, традиционно верящих в возможности льва защитить людей от зла, он приобретает метаполитическую легитимность. Однако, несмотря на эту красноречивую символику, китайский лидер ни словом не обмолвился о знаковом проекте Китая ни во Франции, ни в Германии<sup>5</sup>, куда прибыл через несколько дней.

Между тем эти поездки были частью более широкой «дипломатии улыбок» в отношении Европы в важный момент переговоров между Вашингтоном и Брюсселем о Трансатлантическом торговом и инвестиционном партнёрстве (ТТИП). Этот проект ставил под угрозу преимущества Китая в торговле с Европой, а также попытки Пекина обеспечить переход китайской экономики к более стабильному и устойчивому экономическому росту (так называемой «новой нормальности», 新常态).

В те же дни турне Си Цзиньпина по странам Европы китайские финансовые учреждения стали массово вливать в Европу инвестиции. Италия — богатая европейская страна, сильно пострадавшая от экономического кризиса, страна с развитой промышленностью, отчаянно нуждавшаяся в инвестициях, и, что самое важное, председательствующая в Совете Европейского Союза на ротационной основе с июля 2014 года — была выбрана в качестве входных ворот для китайской инвестиционной стратегии. В 2014 году Италия получила внезапный поток выверенных инвестиций от Народного банка Китая, который приобрёл 2% акций наиболее стратегически важных компаний страны: ENI, ENEL, Fiat Chrysler Automobiles, Telecom Italia, Generali Group, Mediobanca. Достижение этого символического порога автоматически привлекло внимание CONSOB, итальянского регулятора биржевых операций, и привело к образованию канала связи.

Это было сильным политическим сигналом китайского правительства, который, как представляется, положительно повлиял на восприятие Китая европейской общественностью. Так, в период с весны 2014 года по весну 2015 года Исследователь-

<sup>4</sup> *Speech by H.E. Mr. Xi Jinping President of the People's Republic of China at the Meeting Commemorating the 50th Anniversary of the Establishment of China-France Diplomatic Relations', 2014, Ministry of Foreign Affairs of People's Republic of China, Paris, March 27. Available from: [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/wjdt\\_665385/zyjh\\_665391/t1147894.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1147894.shtml)*

<sup>5</sup> *Speech by H.E. Xi Jinping President of the People's Republic of China At the Körber Foundation // Ministry of Foreign Affairs of People's Republic of China. 2014. March 28. URL: [http://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/wjdt\\_665385/zyjh\\_665391/t1148640.shtml](http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1148640.shtml)*

ский центр Пью (Pew Research Center) зафиксировал<sup>6</sup> всплеск положительных эмоций в отношении Китая среди европейцев: восприятие Китая в Италии улучшилось на 14%, в Германии — на 6% и во Франции — на 3%. Но инициатива ОПОП публично по-прежнему не упоминалась.

Впервые об ОПОП заговорили в Европе в 2015 году. Жёсткая антикоррупционная кампания усилила позиции Си Цзиньпина внутри партии и, возможно, ослабила некоторое внутреннее сопротивление серьёзным усилиям по развёртыванию этого честолюбивого плана. Тогда китайское правительство перезапустило ОПОП, объединив под этим зонтиком все новые и старые китайские инициативы в отношении континента.

Национальная комиссия развития и реформ совместно с Министерством иностранных дел и Министерством коммерции КНР опубликовала первый официальный план действий<sup>7</sup> по ОПОП. Это был не слишком чёткий, но обнадеживающий документ, в котором Инициатива представлена как предложение Китая мирно развивать связи на евразийском континенте. Это хорошо сочеталось с Инвестиционным планом для Европы, предложенным Европейской комиссией в ноябре 2014 года и больше известным как «План Юнкера» — масштабной инвестиционной программой, призванной привлечь инвестиции в ЕС.

В марте 2015 года Великобритания, Германия, Франция и Италия согласились присоединиться к Азиатскому банку инфраструктурных инвестиций (АБИИ) — главному многостороннему банку под руководством Пекина, который был создан для поддержки ОПОП. Это был эпохальный жест доверия европейских держав к вкладу Китая в мировой порядок и развитие.

За этим последовал масштабный приток китайских инвестиций в Европу под эгидой ОПОП (рост в 2015 году составил 36%<sup>8</sup>). Италия снова стала получателем самых важных и символических инвестиций: Китайская компания ChemChina приобрела за 7 млрд долл. итальянского производителя шин «Pirelli»<sup>9</sup>. Эта сделка состоялась при участии Фонда Шёлкового пути — новообразованного государственного инвестиционного фонда, нацеленного на наращивание инвестиций в страны, лежащие вдоль маршрута ОПОП.

<sup>6</sup> Wike R., Poushter J., Silver L., Bishop C. Globally, More Name U.S. Than China as World's Leading Economic Power // Pew Research Center. 2017. July 13. URL: <http://www.pewglobal.org/2017/07/13/more-name-u-s-than-china-as-worlds-leading-economic-power/>

<sup>7</sup> Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road // National Development and Reform Commission. 2015. March 28. URL: [http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html)

<sup>8</sup> EU-China FDI Monitor. 4Q 2015 Update: Public Version // European Commission. 2016. January. URL: [http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2016/march/tradoc\\_154343.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2016/march/tradoc_154343.pdf)

<sup>9</sup> Silk Road Fund joins ChemChina in industrial investment in Pirelli & C.SpA // China Daily. 2015. June 5. URL: [http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-06/05/content\\_20923643.htm](http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-06/05/content_20923643.htm)

В те же месяцы Си Цзиньпин приступил к укреплению имиджа ОПОП за рубежом, начав самую энергичную зарубежную дипломатическую кампанию<sup>10</sup> за всю историю КНР. Кульминацией этого международного пропагандистского турне стал так называемый «суперуспешный» государственный визит<sup>11</sup> китайского лидера в Великобританию в октябре 2015 года. Величественный приём, оказанный китайскому президенту — первому китайскому лидеру, посетившему Лондон за последние 10 лет — королевской семьёй, улучшил имидж Си Цзиньпина в Китае и за рубежом.

В последующие месяцы инициатива ОПОП стала одним из главных пропагандистских инструментов Си Цзиньпина внутри Китая и его политической кампании в преддверии XIX съезда КПК в октябре 2017 года. Несколько глав государств, присоединившихся к Международному форуму по ОПОП в Пекине за несколько недель до начала партийного съезда, позволили китайскому лидеру представить себя своим товарищам в качестве олицетворения нового Китая — мировой сверхдержавы, способной формировать будущее мира.

Съезд поддержал усиление власти Си Цзиньпина и включил<sup>12</sup> его идеологию («Размышления о социализме с китайской спецификой новой эпохи»), а также ОПОП в Устав партии. Кроме того, Ван Хунин (王沪宁) и Ван Ян (汪洋), двое из пяти членов Ведущей малой группы по ОПОП (推进‘一带一路’建设工作领导小组) — специальной организации, созданной китайским лидером в 2015 году для поддержания реализации его инициативы — получили повышение и продвинулись на высший уровень партийной иерархии.

Исходя из этих предпосылок, инициатива ОПОП и роль в ней Европы могут вступить в новую эру. Во время первого мандата Си Цзиньпина ОПОП ещё не набрала силу и не вышла за рамки внутривнутриполитической логики, являясь преимущественно сильным маркетинговым инструментом для повышения международной репутации китайского главы и расширения его внутреннего электората в преддверии съезда КПК.

Однако во время его второго мандата, благодаря итогам осеннего съезда КПК, ОПОП может восстановить поступательную инерцию и ознаменовать новый этап в отношениях Китая с Европой. Чтобы понять потенциальное влияние инициативы ОПОП на Европу, необходимо проанализировать её основные экономические компоненты.

С европейской точки зрения, самые актуальные инфраструктурные проекты ОПОП — это железные дороги и порты. Новые инвестиции ОПОП в железнодорожную и портовую инфраструктуру неизбежно повлияют на торговые отношения между Китаем и Европой, снизив издержки на транспортировку и увеличив торговые объёмы. Новые связи будут генерировать больше торговых потоков и окажут положительное влияние на объём товарооборота каждой европейской страны с Азией. Моделирование А. Гарсии

<sup>10</sup> Michael M. Xi Jinping's focus on foreign trips in 2015: Belt and Road Initiative // *The Telegraph*. 2016. January 13. URL: <http://www.telegraph.co.uk/sponsored/china-watch/politics/12095834/Xi-Jinpings-foreign-trips-in-2015-belt-and-road-initiative.html>

<sup>11</sup> Why is Xi's UK trip called a «super state visit»? // *Xinhua*. 2015. October 20. URL: [http://news.xinhuanet.com/english/2015-10/20/c\\_134732508.htm](http://news.xinhuanet.com/english/2015-10/20/c_134732508.htm)

<sup>12</sup> Constitution of the Communist Party of China. Revised and adopted at the 19th National Congress of the Communist Party of China on October 24, 2017. URL: <http://www.china.org.cn/20171105-001.pdf>

и Х. Сюй<sup>13</sup>, которые использовали гравитационную модель, показывает, что «10-процентное снижение стоимости железнодорожных, воздушных и морских перевозок увеличивает торговые потоки на 2%, 5,5% и 1,1% соответственно». Однако последствия развития новых связей следует также анализировать в связи с конкретной структурой торговли.

Половину импорта европейских стран по железной дороге из Китая составляют компьютеры, принтеры, телевизоры и дисплеи, а одна треть экспорта в Китай приходится на автозапчасти. Следовательно, развитие железных дорог окажет более существенное влияние на эти отрасли и на те страны, состав экспорта которых находится под особенно сильным влиянием изделий с высоким соотношением стоимости к весу или принадлежат к тем цепям поставок, где своевременная доставка особенно актуальна. Тем важнее мероприятия по стимулированию новой системы железнодорожного сообщения, так как оно позволит этим странам добиться эффекта масштаба и создать устойчивые логистические каналы.

В качестве примера можно рассмотреть Германию и Италию, две сильные европейские производственные державы, представляющие соответственно континентальную и Южную Европу. В 2016 году Германия импортировала товаров из Китая по железной дороге на сумму 1,85 млрд евро (2,6% от общего импорта) и экспортировала товаров на 4 млрд евро (5,2% от общего экспорта). Италия импортировала на сумму 32,5 млн евро (0,1% от общего импорта) и экспортировала — на 15,3 млн евро (5,2% от общего экспорта) по железной дороге<sup>14</sup>. И то и другое — ничтожно малый процент. С точки зрения объёма, поскольку Германия больше экспортирует в Китай, чем Италия, это даёт Берлину более впечатляющий потенциал для эксплуатации экономики масштаба, создаваемого за счёт развития новых железнодорожных маршрутов. Кроме того, если посмотреть на структуру торговли, то продукция автомобилестроения — это 32% экспорта Германии и 12% экспорта Италии в Китай. Таким образом, развитие железнодорожной сети принесет большую выгоду немецким производителям.

Железнодорожные узлы ОПОП будут находиться в Германии и Польше, и это будет умножать конкурентные преимущества расположенных поблизости отраслей промышленности. Пример автомобильной промышленности вновь показателен. Если сегодня близость Италии к Суэцкому каналу даёт итальянскому производителю автозапчастей общее преимущество в 4–5 дней над немецкими конкурентами (35–40 дней против 40–45 дней), развитие железных дорог может дать немецкой стороне преимущество в 1–2 дня над итальянскими производителями. В заключение можно сказать, что общее влияние развития железнодорожного сообщения может быть более очевидным в Северной и Восточной Европе. Это подтверждается предварительными данными<sup>15</sup>, свидетельствующими о том, что Германия, Польша и Чехия обеспечивают 80% всей торговли Европы с Китаем по железной дороге.

<sup>13</sup> Garcia A., Xu J. *China's Belt and Road Initiative: Can Europe Expect Trade Gains?* // Bruegel. Working Paper. 2016. Issue 5. URL: <http://bruegel.org/wp-content/uploads/2016/09/WP-05-2016.pdf>

<sup>14</sup> Евростат — *Дополнительная торговля ЕС с 2000 года по видам транспорта (HS2-HS4) [DS-043327]* Последнее обновление: 15-12-2017

<sup>15</sup> Eurostat Database. URL: <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>

Однако на долю железнодорожного сообщения приходится лишь малая доля китайско-европейской двусторонней торговли. В 2016 году лишь 1% совокупного объёма торговли между Китаем и Европой осуществлялся по железной дороге (2% общей стоимости торговли). Это меньше, чем совокупный объём торговых железнодорожных перевозок между Германией и Францией и между Германией и Италией.

Кроме того, железнодорожные маршруты гораздо более дорогой путь торговли, чем морские перевозки. Сегодня стоимость транспортировки товаров железнодорожным транспортом между Европой и Азией в 2–3 раза выше стоимости морских перевозок. Развитие транспортных путей и увеличение инвестиций в логистику будет способствовать снижению издержек транспортировки по железной дороге, что стимулирует рост объёмов торговли. Однако это не сведёт на нет главные преимущества морских путей. По оценкам ОЭСР<sup>16</sup>, в 2050 году по железнодорожным путям между Европой и Азией будет перевозиться от 0,5 до 1 млн из 20 млн контейнеров, то есть всего 2,5–5% от общего объёма поставок.

Далее, чтобы выйти хотя бы на этот уровень, потребуются колоссальные инвестиции в железные дороги. Ширина колеи в Европе и Китае намного меньше (1435 мм), чем в странах бывшего СССР (1520 мм), из-за чего будет необходимо два раза полностью перегружать состав по пути следования, что увеличит стоимость транспортировки. Кроме того, для снижения издержек потребуются очень длинные товарные составы (более 2 км в длину) на всём протяжении пути между Китаем и Европой. Однако длина платформ на большинстве европейских вокзалов<sup>17</sup> не превышает 500–750 метров, поэтому европейские вокзалы не смогут принимать такие составы.

Следовательно, морской путь ОПОП должен стать наиболее актуальным компонентом инициативы Си Цзиньпина как с точки зрения объёма (93% общей торговли в 2016 году), так и стоимости товаров (61% общей торговли в 2016 году) в китайско-европейской торговле. Это усилит статус Средиземноморья и Южной Европы в качестве конечного пункта назначения основного маршрута поставок ОПОП<sup>18</sup>.

Согласно данным итальянского исследовательского центра (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno)<sup>19</sup>, в последние годы «мы способствовали глобальной трансформации морского сообщения». В 1995 году на рынке преобладал транстихоокеанский маршрут между Азией и Америкой, на который приходилось 53% мирового трафика, тогда как мар-

<sup>16</sup> *Transcontinental Infrastructure Needs to 2030 / 2050. France's Gateway Ports and Inland Connections. Meeting with Meeddm Officials, Paris, 7 May 2010. Final Report. OECD. International Futures Programme. URL: <https://www.Oecd.Org/Futures/Infrastructureto2030/48368193.pdf>*

<sup>17</sup> *European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC): Amendment proposals (minimum infrastructure and performance standards) // Economic Commission for Europe. Inland Transport Committee. Working Party on Intermodal Transport and Logistics. Fifty-fifth session. Geneva, November 6–7, 2012. URL: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc2/ECE-TRANS-SC2-2012-01-ECE-TRANS-WP24-2012-05e.pdf>*

<sup>18</sup> *Евростат — Дополнительная торговля ЕС с 2000 года по видам транспорта (HS2-HS4) [DS-043327] Последнее обновление: 15-12-2017*

<sup>19</sup> *Mediterranean Observatory. URL: <http://www.sr-m.it/>*

шрут между Европой и Дальним Востоком, связавший европейские рынки с китайскими производственными площадками через Суэцкий канал и Средиземное море, обслуживал лишь 27% мирового рынка. Двадцать лет спустя в 2015 году дистанция между двумя маршрутами резко сократилась в пользу маршрута Европа — Дальний Восток, который сегодня контролирует 42% мировой торговли, тогда как на транстихоокеанский маршрут приходится 44%. В то же время (в период с 2001 по 2015 годы) объём торговли, проходящей через Суэцкий канал, подскочил на 124%, при этом по Средиземному морю осуществлялось 10% мировой торговли.

Эта трансформация, ускоренная эпохальным ростом китайского рынка, похоже, оказывает благотворное воздействие на торговую инфраструктуру и логистику в Средиземноморье. В 2001 году средиземноморские порты сумели привлечь лишь 34% товаров, прошедших через Суэцкий канал. Все остальные торговые потоки «ускользнули» через Гибралтар и были поглощены такими североевропейскими портами, как Роттердам и Гамбург. Однако сегодня 56% того же трафика остаётся в Средиземноморье.

Это «новое центральное положение средиземноморского бассейна» усиливается одновременным воздействием трёх факторов: расширением Суэцкого канала в августе 2015 года, удвоившим ежедневную пропускную способность грузового транзита; возникновением «морского гигантизма» или стратегическим использованием гигантских судов (от 13 000 до 22 000 контейнеров у ведущих компаний-поставщиков, которые способны принимать только Суэцкий канал), а также ускоренным созданием всемирных альянсов судоходными транспортными компаниями для увеличения эффекта масштаба, как в случае с Океанским альянсом (состоящим из Китайской океанской судоходной компании COSCO, французской судоходной компании CMA CGM, тайваньской Evergreen и гонконгской OOCL), который контролирует 35% торговых маршрутов между Европой и Дальним Востоком и 40% торговли в транстихоокеанском бассейне.

Эти три параллельных явления (расширение Суэцкого канала, морской гигантизм и мировые альянсы) последовательно усиливают конкурентное преимущество маршрута Европа — Дальний Восток, делая его ещё более удобным для китайских грузов в направлении северо-восточного побережья США, чем транстихоокеанский маршрут. Эти процессы обеспечивают беспрецедентное центральное положение региона в рамках обоих важнейших торговых сегментов Китая в Европе и США.

Такая динамика открывает новые возможности для всех тех средиземноморских портов, которые могут обеспечить транспортным китайским компаниям более быстрый доступ к основным европейским рынкам. Таким образом, усиливается конкуренция, которая не ограничивается портами, но также включает мировых операторов терминалов, мультимодальной логистики, а также провайдеров транспортных услуг<sup>20</sup>.

Крупнейшая государственная транспортная компания Китая COSCO вкладывает большие средства в портовую инфраструктуру средиземноморского сегмента ОПОП. Са-

<sup>20</sup> Notteboom, T. E. *Container port competition in Europe / Handbook of Ocean Container Transport Logistics // C. Y. Lee and Q. Meng (eds). New York and London: Springer, 2015. P. 75–95.*

мые большие средства компания инвестирует в порт Пирей, где китайцы потратили 5 млрд евро на закрепление за собой 67%-ой доли в портовом управлении, а также на расширение своих терминалов, став первым китайским мажоритарным акционером портовой инфраструктуры страны-члена ЕС.

Благодаря китайским инвестициям, Пирей пережил быстрый рост: от 2% общего средиземноморского трафика в 2008 году до 13% в 2015 году. И COSCO планирует дальше наращивать потенциал этого порта до 35% к 2018 году<sup>21</sup>; в абсолютном выражении это более 6 млн контейнеров ежегодно. Согласно Фонду промышленно-экономических исследований Греции<sup>22</sup>, инвестиции COSCO в порт Пирей могут увеличить ВВП Греции на 0,8% до 2025 года.

Порт Пирей не просто увеличивается в размерах, но меняется и характер его деятельности. Если Китай выполнит свой план связать этот порт с Венгрией при помощи высокоскоростной железнодорожной трассы, то данный порт превратится из терминала по перевалке грузов в главные ворота Китая в Центральную и Восточную Европу. По условиям соглашения, подписанного в ноябре 2015 года между Китаем и Венгрией, завершение строительства железнодорожной ветки Будапешт—Белград, первого участка железной дороги Пирей—Будапешт, будет профинансировано Экспортно-импортным банком Китая (Эксим банк), который предоставит кредит на 20 лет для покрытия 85% общей суммы в 1,8 млрд долл., необходимых для строительства, которое осуществляет Международная железнодорожная корпорация Китая.

Однако данное соглашение вызвало серьёзную озабоченность Европейской Комиссии<sup>23</sup>, которая расследовала выбор Венгрией китайского девелопера без организации процедуры публичного тендера, как это предписано Регламентом государственных закупок ЕС. Между тем в конце ноября 2017 года китайские девелоперы начали строительство проекта в Сербии, а правительство Виктора Орбана в Будапеште объявило<sup>24</sup> о публикации тендера на закупки для завершения проекта в венгерской части.

Расширение Пирея в качестве главного транспортного узла COSCO позволит порту привлечь и переваливать большие объёмы грузов не только из других портов Средиземноморья, но также из портов Северной Европы, увеличивая конкуренцию в этой отрасли. После выхода не проектную мощность порта и связанной с ним железнодорожной сети, которая обеспечит сообщение с Будапештом, наиболее динамичные транспортные

<sup>21</sup> *The One Belt One Road Initiative: An Opportunity for Western Balkans // Intesa Sanpaolo — International Research Network. 2016. May. URL: <http://www.group.intesasanpaolo.com/scriptIsir0/si09/contentData/view/onebelt.pdf?id=CNT-05-0000004B2BE0&ct=application/pdf>*

<sup>22</sup> *The economic impact of the privatisation of the Piraeus Port Authority: Summary, 2016, Foundation for Economic & Industrial Research, March. Available from: [http://iobe.gr/docs/research/en/RES\\_03\\_08032016\\_PRE\\_EN.pdf](http://iobe.gr/docs/research/en/RES_03_08032016_PRE_EN.pdf)*

<sup>23</sup> *Reply by the EU Delegation to China on recent media reports related to the Belgrade-Budapest railway project // Delegation of the European Union to China. 2017. February 28. URL: [https://eeas.europa.eu/delegations/china/21594/reply-eu-delegation-china-recent-media-reports-related-belgrade-budapest-railway-project\\_en](https://eeas.europa.eu/delegations/china/21594/reply-eu-delegation-china-recent-media-reports-related-belgrade-budapest-railway-project_en)*

<sup>24</sup> *Reply by the EU Delegation to China on recent media reports related to the Belgrade-Budapest railway project // Delegation of the European Union to China. 2017. February 28. URL: [https://eeas.europa.eu/delegations/china/21594/reply-eu-delegation-china-recent-media-reports-related-belgrade-budapest-railway-project\\_en](https://eeas.europa.eu/delegations/china/21594/reply-eu-delegation-china-recent-media-reports-related-belgrade-budapest-railway-project_en)*

компании, вероятно, предпочтут использовать эту область в качестве распределительной сети не только для Балкан и Восточной Европы, но также и для стран Северной Африки и Западной Европы. Ключевые игроки мирового рынка, такие как Huawei, ZTE и Samsung, уже движутся в этом направлении.

Следующие месяцы могут стать критическими для роли ОПОП в китайско-европейских отношениях. Централизация власти Си Цзиньпина после съезда и введение инициативы ОПОП в Устав КПК позволит китайскому лидеру превратить её из декоративно-косметического проекта, предшествующего политике выхода на мировую арену, в полноценную и долгосрочную реструктуризацию мировых цепочек добавленной стоимости, создаваемых вокруг Китая. Противоречивый подход Дональда Трампа к ЕС и Brexit, потенциальный рост напряжённости между Вашингтоном и Пекином по вопросам торговли, потребность ЕС в развитии инфраструктуры, отсутствие конфликтов в сфере безопасности между Китаем и Европой, а также их взаимный интерес к экономическому оживлению и обеспечению безопасности в средиземноморском бассейне и на Ближнем Востоке — все эти факторы могли бы благоприятствовать китайско-европейскому сотрудничеству в рамках ОПОП.

Инфраструктурные инвестиции Китая в Европу были нацелены на отдельные страны, а не на весь ЕС в целом. Членство Китая в Европейском банке реконструкции и развития (ЕБРР)<sup>25</sup>, а также соглашения ЕБРР и Европейского инвестиционного фонда<sup>26</sup> с Фондом Шёлкового пути свидетельствуют о позитивных изменениях в этом отношении. Кроме того, запуск Платформы взаимодействия ЕС–Китай (Connectivity Framework)<sup>27</sup> в 2015 году должен способствовать синергии ОПОП Китая и политики Трансевропейской транспортной сети ЕС, а также благоприятствовать сотрудничеству в таких областях, как инфраструктура, оборудование, технологии и стандарты. Однако до недавнего времени структурная неспособность Брюсселя согласовывать и обеспечивать централизацию промышленной и инфраструктурной политики в сочетании с жадой инвестиций со стороны отдельных стран-членов ЕС, переживших кризис, приводили к тому, что ОПОП нередко становилась камнем раздора и внутренней конкуренции в рамках ЕС (как в случае с железной дорогой Белград–Будапешт).

Амбициозная модернизация ОПОП во время второго мандата Си Цзиньпина может навязать Европе экзистенциальную альтернативу: смертоносная балканизация экономических стратегий или футуристическая реструктуризация европейского механизма, которая позволит ЕС активно влиять на формирование Китаяем нового порядка.

<sup>25</sup> China: EBRD shareholder profile // European Bank for Reconstruction and Development. 2016. January. URL: <http://www.ebrd.com/who-we-are/structure-and-management/shareholders/china.html>

<sup>26</sup> Pyrkalo S. EBRD, Silk Road Fund agree to cooperate // European Bank for Reconstruction and Development 2016. June 15. URL: <http://www.ebrd.com/news/2016/ebrd-silk-road-fund-agree-to-cooperate.html>; EIB Group cooperation with China to be strengthened with new EUR 500 million Silk Road Fund equity investment initiative // European Investment Fund. 2017. June 2. URL: [http://www.eif.org/what\\_we\\_do/equity/news/2017/eib\\_silk\\_road\\_fund\\_initiative.htm?lang=-en](http://www.eif.org/what_we_do/equity/news/2017/eib_silk_road_fund_initiative.htm?lang=-en)

<sup>27</sup> Baron A. 1st Working Group Meeting of the EU-China Connectivity Platform: Results and Prospects // European Commission. URL: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/international/european\\_neighbourhood\\_policy/european\\_eastern\\_partnership/doc/tenth-eastern-partnership-transport-panel/eu-china\\_connectivity\\_platform\\_by\\_dg\\_move.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/international/european_neighbourhood_policy/european_eastern_partnership/doc/tenth-eastern-partnership-transport-panel/eu-china_connectivity_platform_by_dg_move.pdf)

**#Valdaiclub**

 [ValdaiClubRu](#)

 [ValdaiClubRu](#)

[ru.valdaiclub.com](http://ru.valdaiclub.com)

[valdai@valdaiclub.com](mailto:valdai@valdaiclub.com)



СОВЕТ ПО ВНЕШНЕЙ И ОБОРОННОЙ ПОЛИТИКЕ



Российский совет  
по международным  
делам



МГИМО  
УНИВЕРСИТЕТ



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ