

DOI 10.35775/PSI.2024.111.11.029

УДК 32.327

ГУ ЦЯНЬВЭЙ

аспирант факультета мировой политики  
Московского государственного университета  
имени М.В. Ломоносова, Россия, г. Москва  
E-mail: guqianwei0521@mail.ru

## ОБЗОР СОВРЕМЕННЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ ПО ВОПРОСАМ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ КИТАЕМ И ЦВЕ В КОНТЕКСТЕ ИНИЦИАТИВЫ «ПОЯСА И ПУТИ»

*Данная статья посвящена обзору современных исследований отечественных и зарубежных авторов, посвященных вопросам сотрудничества между Китаем и странами Центральной и Восточной Европы в контексте инициативы «Пояса и пути». Целью статьи является анализ ряда публикаций современных политологов и аналитиков, посвященных вопросам сотрудничества Китая и стран Центральной и Восточной Европы в рамках инициативы «Пояса и пути». Для достижения данной цели были поставлены следующие задачи, которые были успешно решены в процессе работы над статьей: кратко охарактеризовать особенности инициативы «Пояс и путь», рассмотреть основные направления взаимоотношений Китая и стран Центральной и Восточной Европы в рамках «Пояса и пути», проанализировать проблемные вопросы, затрагиваемые исследователями отношений Китая и стран Центральной и Восточной Европы, сделать выводы о наиболее перспективных вопросах исследований в данной сфере. Основными методами исследования были следующие: анализ современных публикаций по теме исследования, сравнительно-сопоставительный анализ, ретроспективный анализ, а также метод обобщений. Результатом исследования явился круг вопросов, представляющих наибольший интерес для аналитиков, исследующих взаимоотношения Китай и стран Центральной и Восточной Европы в контексте инициативы «Пояс и путь». Был сделан вывод о том, что к наиболее значимым вопросам сотрудничества между Китаем и странами Центральной и Восточной Европы в контексте инициативы «Пояс и путь» можно отнести следующие: формат взаимоотношений между Китаем и странами Центральной и Восточной Европы; основные проекты, реализуемые в рамках инициативы «Пояс и путь» в странах Центральной и Восточной Европы при участии Китая.*

**Ключевые слова:** инициатива, страны Центральной и Восточной Европы, Китай, участие, анализ, сотрудничество, взаимодействие, проект.

Актуальность анализа современных исследований, касающихся вопросов вопросам сотрудничества между Китаем и странами Центральной и Восточной Европы (далее – ЦВЕ) в контексте инициативы «Пояса и пути» обусловлена тем,

что Китай в настоящий период времени является одним из важнейших политических и экономических акторов многополярного мира. В силу того, что сотрудничество Российской Федерации с Китаем постоянно расширяется, в то время как таковое со странами Европы (как Западной, так и, за некоторыми исключениями, Восточной) становится все более напряженным в силу событий, происходящих между Россией и Украиной, понимание основных направлений сотрудничества Китая со странами ЦВЕ даст возможность Российской Федерации более четко формировать собственную позицию по экономическим и политическим вопросам, в том числе и в рамках инициативы «Пояса и пути». Соответственно, представляется целесообразным проанализировать вопросы, которые в наибольшей мере интересуют аналитиков и исследователей отношений между Китаем и ЦВЕ.

В первую очередь необходимо отметить, что «Пояс и путь» («Путь») – это масштабный геоэкономический проект, который является важнейшей частью современной внешней политики Китая. Основу его составляет сеть торгово-транспортных коммуникаций по суше и морю, охватывающая страны Евразийского континента, а также Африку. Европейское направление – ключевое звено данного проекта: большая часть транзитных маршрутов «Пути» ведет в страны Европы и Европейского союза. Центральная и Восточная Европа занимает особое место в стратегии Китая по реализации инициативы «Пояса и пути»: страны региона располагаются на основных торговых маршрутах из КНР в развитые страны Европы, а также остро нуждаются в инвестициях и инфраструктурном развитии. В 2012 г. по инициативе Китая был создан многосторонний механизм сотрудничества с 16 государствами ЦВЕ (в 2019 г. число участников увеличилось до 17 в связи с присоединением Греции, а в 2021 и 2022 вновь сократилось за счет выхода из этого сотрудничества Литвы, Латвии и Эстонии).

Отношения со странами Центральной и Восточной Европы являются одним из приоритетных направлений современной внешней политики КНР в Европе. Это обусловлено рядом факторов. Во-первых, данный регион обладает большим потенциалом экономического роста, по сравнению с остальной Европой. Согласно данным об экономическом росте государств региона, в 2019 г. экономика стран ЦВЕ в среднем выросла на 3,25% за год, что в два раза больше среднего показателя по ЕС в целом [9]. Во-вторых, данный регион остро нуждается в строительстве инфраструктуры, что является основой проекта «Пояс и путь» (далее «Путь»). По данным аудиторской компании PwC за 2017 г., для сокращения отставания стран ЦВЕ от остальной Европы в области инфраструктуры региону необходимо привлечь около 615 млрд евро [6]. В-третьих, страны ЦВЕ являются «воротами» в другие развитые государства Европы: регион находится между Средиземноморским конечным пунктом маршрута Морского шелкового пути и привлекательным европейским рынком. Это объясняет, почему премьер-министр Китая Ли Кэцян, приезжавший с визитом в Европу в декабре 2014 г., добивался подписания многостороннего соглашения с Македонией, Сербией и Венгрией о создании и развитии на-земно-морского маршрута Китай – Европа,

который будет содействовать доставке товаров из Греции в Венгрию (и далее в Западную Европу) [10].

На сегодняшний день Китай является одним из главных торговых партнеров региона: торговля между Китаем и государствами ЦВЕ выросла почти на 60% с 2012 г. и достигла 90,76 млрд долларов в 2019 г. (из них 85,51 млрд приходится на страны, которые входят в ЕС) [8]. Однако стоит отметить, что по сравнению с общим объемом торговли ЕС – Китай в 670 млрд долларов данная сумма является довольно скромной. Более того, это меньше 100 млрд долларов, достичь которых планировалось к 2015 г. [7]. Торговый баланс сильно смещен в сторону Китая, чей экспорт в страны региона рос гораздо быстрее, чем импорт. Также наблюдалась и географическая неравномерность распределения торговых потоков: на пять стран из 17 – Польшу, Чехию, Венгрию, Словакию и Румынию – приходилось около 80% от всей торговли. В то же время ЕС остается главным торговым партнером стран Западных Балкан – Хорватии, Сербии, Черногории, Северной Македонии, Албании, Боснии и Герцеговины (объем торговли составляет 47,61 млрд долларов, или 72,8% от общего объема торговли); Китай занимает второе место с 5,7 млрд долларов (5,7%) [8].

Среди исследований последних лет обращает на себя внимание статья С.М. Юн и В.С. Пакулина «Взаимодействие Китая и стран Центральной и Восточной Европы в рамках инициативы «Пояса и пути» и формата «17+1»» [5], которая посвящена рассмотрению структуры и механизма функционирования формата, ключевых направлений активности в рамках «Пояса и пути», анализу проблем и перспектив сотрудничества КНР и стран ЦВЕ. Исследователи выдвигают гипотезу о том, что КНР использует многосторонний формат «17+1» в качестве инструмента для налаживания двустороннего сотрудничества с избранными странами региона. Такой подход вызывает критику со стороны государств ЦВЕ, а также институтов ЕС. В сложившейся ситуации Китаю необходимо внести коррективы в свою стратегию по реализации инициативы «Пути» в регионе.

Исследователи приходят к выводу о том, что для следующего этапа реализации инициативы «Пояс и путь» в странах ЦВЕ Китаю необходимо перейти от правительственных деклараций к конкретному сотрудничеству со всеми участниками формата, а также признать приоритетную роль ЕС в отношении стран ЦВЕ, что позволит развеять существующие опасения и улучшить отношения Китая со странами региона [5. С. 241]. Китай и страны ЦВЕ в настоящее время разрабатывают среднесрочный план сотрудничества, который, как считается, переведет взаимодействие Китая и ЦВЕ на новый более глубокий и стратегический уровень. В свою очередь, этот шаг может вызвать еще больше беспокойства со стороны ЕС.

Исследователи также отмечают, что на сегодняшний день формат «17+1» в большей степени представляет собой площадку для двустороннего взаимодействия Китая со странами ЦВЕ, что указывает на отсутствие общего видения присутствия Китая в регионе [5. С. 251]. Ко всему прочему, политическое и экономическое сотрудничество в рамках данного формата развивается медленными

темпами, так как 12 стран являются членами ЕС и связаны обязательствами со стороны европейского законодательства.

Большое значение для понимания того, куда движется сотрудничество Китая со странами ЦВЕ в рамках инициативы «Пояса и пути» имеет исследование Ю. Мельниковой «Что это было? Взлет и осypание формата «16+1»» [2]. Исследователь отмечает, что в конце 2010-х годов отношения между Брюсселем и Пекином, напротив, развивались по нисходящей. Структура начала стремительно политизироваться Европейским союзом как «троянский конь» и выражение китайской политики «разделяй и властвуй». В результате в мае 2021 года формат покинула Литва, а в августе 2022 года ее примеру последовали Латвия и Эстония. Даже при том, что дальнейших решительных шагов со стороны оставшихся 14 игроков может не последовать, сотрудничество практически заморожено. Закономерно возникает несколько вопросов: а что это вообще такое было, так ли это было опасно, что это значит для современных отношений ЕС и КНР. Отвечая на эти вопросы и предполагая, что даже если «эффект домино», под которым необходимо понимать выход других государств из многостороннего международного сотрудничества с Китаем, не состоится, едва ли «14+1» можно рассматривать как фактор будущего продвижения китайского влияния в ЕС по ряду причин, а именно:

– во-первых, если раньше при не самой высокой результативности сотрудничества, сохранялась заинтересованность стран ЦВЕ в новых проектах, сегодня этот объективный интерес снижается не только в регионе, но по всей Европе, в том числе под воздействием разочарования от отсутствия прогресса. В одном из более ранних материалов мы уже писали о трансформации китайской политики Германии, ее сближении с позицией Франции, что будет стимулировать действия по снижению взаимозависимости;

– во-вторых, официальный Брюссель последовательно выступает за формирование единой линии по отношению к Пекину и минимизацию возможностей для проявления отдельными странами инициативы на этом направлении. Риторика подкрепляется практическими шагами: бюджет на 2021–2027 годы предполагает увеличение расходов на инфраструктуру и экономическую помощь странам ЦВЕ, а крупные европейские компании начали системно вытеснять китайский капитал, участвуя во внутренних тендерах в Средиземноморье и ЦВЕ;

– в-третьих, кризис в области европейской безопасности приводит к замещению прагматизма и многовекторности в политике ЕС ценностно-ориентированным подходом и приоритетом трансатлантического сотрудничества. На фоне конкуренции США и КНР едва ли многие страны ЦВЕ, кроме Венгрии, захотят противопоставить что-то Вашингтону и Брюсселю [2].

Ю. Мельникова подытоживает, что имеет смысл говорить об исчезновении еще одного фактора поддержания конструктивных тенденций в отношениях ЕС и КНР. При том, что решительные действия со стороны стран ЦВЕ тоже

не представляются высоковероятными, каналов взаимодействия между ними и Китаем становится все меньше.

Работа Сун Юнбина посвящена анализу возможностей и вызовов сотрудничества Китая со странами ЦВЕ с точки зрения строительства транспортной инфраструктуры. Автором исследованы перспективы и трудности, возникающие между Китаем и странами Центральной и Восточной Европы в строительстве транспортной инфраструктуры на современном этапе. Отмечается, что освоение инфраструктурного строительства сопряжено как с колоссальными возможностями, так и со сложными вызовами [4. С. 189].

Автор, будучи китайцем, отмечает ряд вызовов, с которыми сталкиваются страны в процессе реализации проектов инициативы «Один пояс, один путь».

Во-первых, страны ЦВЕ в сотрудничестве с Китаем могут участвовать в региональном управлении, экономической и культурной областях как единое целое, что приводит к сплочению стран ЦВЕ как региона, отличного от «старой Европы». ЕС обеспокоен тем, что Китай может использовать «Один пояс, один путь» в качестве инструмента для разделения ЕС, подрыва отношений между странами Центральной и Восточной Европы и ЕС. Кроме того, осторожность «старой Европы» определяется ростом политического и экономического влияния Китая [3. С. 20].

Во-вторых, негативное влияние на сотрудничество в области инфраструктуры оказал российско-украинский конфликт. Он напрямую повлиял на атмосферу сотрудничества между Китаем и странами ЦВЕ, а стоимость сырья, используемого в таких проектах, как железная дорога Будапешт – Белград, выросла из-за энергетического кризиса в Европе, роста цен и других факторов, что отрицательно отразилось на процессе реализации проекта.

В-третьих, в американо-китайских отношениях реакция США была оборонительной и агрессивной. США начали изо всех сил пытаться придумать альтернативы инициативе «Один пояс, один путь» вместо того, чтобы принять китайский проект или сотрудничать с ним. С тех пор как США и Китай начали вести всесторонние политические игры, США расширили поле игры, перейдя от первоначального плана торговых и научно-технических войн к области инфраструктуры. В 2019 г. на Индо-Тихоокеанском бизнес-форуме в рамках саммита АСЕАН США объявили о запуске новой инициативы «сети голубых точек», посвященной строительству инфраструктуры Азиатско-Тихоокеанского региона. Эта программа рассматривается как знаковый проект в рамках ответа США на китайскую инициативу «Один пояс, один путь» [1. С. 118].

Исследователь отмечает, что страны ЦВЕ являются своеобразным геополитическим мостом между Азией и Европой, а также площадкой для инвестиций и развития торгово-экономического сотрудничества Европы и Китая. Страны ЦВЕ проявляют большую заинтересованность в реализации глобальных инфраструктурных планов Китая на своей территории, поскольку регион испытывает потребность в развитии инфраструктуры, которую в силу различных причин не могут удовлетворить страны ЕС. В результате торговой деятельности между

Китаем и странами ЦВЕ наблюдается сильная торговая взаимодополняемость. В процессе долгосрочного развития международной торговли логистическая отрасль оказывает важное влияние на торговлю. Благодаря развитию транспорта, например, железная дорога Будапешт – Белград, можно эффективно стимулировать общий уровень развития торговли, что будет способствовать более частому экономическому и торговому обмену между Китаем и странами ЦВЕ, а также эффективно содействовать процветанию торговли в этом регионе.

Избыточные внутренние инфраструктурные ресурсы Китая также могут быть переданы в Европу, что повысит степень интернационализации китайских предприятий и одновременно увеличит долгосрочную норму прибыли китайских предприятий. Как строительство, так и эксплуатация инфраструктуры требуют участия китайских компаний, что положительно скажется на способности китайских компаний позиционировать себя на мировом рынке, а также будет способствовать интернационализации различных отраслей китайской промышленности [4. С. 193].

Подводя итог вышеизложенному, можно сделать ряд выводов относительно вопросов, которые современные исследователи взаимоотношений Китая и стран ЦВЕ считают наиболее значимыми, а именно:

1. Форматы взаимоотношений стран ЦВЕ и Китая, которые, в большинстве своем представляют собой переговорные механизмы, то есть не предполагают жестких обязательств. Более того, ЕС является наблюдателем в них, что позволяет ему контролировать процесс, обозначать красные линии. С нормативной точки зрения и руководящие принципы, и меморандумы о взаимопонимании также не являлись юридически обязывающими. Дискурсивно все они поддерживали общеевропейскую линию, а Среднесрочная повестка сотрудничества рассматривалась как часть Стратегической повестки сотрудничества ЕС и КНР до 2020 года. На практическом уровне показатели сотрудничества достойные, но не ошеломительные. Формат выполнил задачу по привлечению китайских инвестиций в экономики стран ЦВЕ и наращиванию взаимного товарооборота, однако рост этих показателей сопровождался и усугублением торгового дефицита для европейских экономик.

2. Проекты, реализуемые странами ЦВЕ и Китая в рамках инициативы «Пояса и пути». Можно отметить, что из множества проектов «Пояса и пути» наиболее последовательно воплощаемыми в жизнь являются обустройство греческого порта Пирей и строительство железной дороги Будапешт – Белград. Также в 2022 году было завершено строительство моста на полуостров Пелешац в Хорватии, но остальные проекты или не были завершены, или были заморожены. Что касается вышедших из формата стран Балтии, ни одна из них никогда не имела проектов в рамках «Пояса и пути». С точки зрения товарооборота показатели Латвии, Литвы и Эстонии также были скромными, а значит, они могли себе позволить зарабатывать «политические очки» на выходе из формата, не рискуя экономическими потерями.

3. С точки зрения сотрудничества Китая с Российской Федерацией знание ключевых точек взаимодействия Китая и ЦВЕ дает возможность более детально прогнозировать социально-политические и экономические перспективы и проблемы отношений как с Китаем, так и с теми странами ЦВЕ, с которыми они у России еще сохранились.

### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Лю Цзукуй.** Участие стран Центральной и Восточной Европы в строительстве инициативы «Один пояс, один путь» за десять лет: прогресс и перспективы // Шицзе шэжуэй чжуи яньцзю = Всемирные социалистические исследования. 2023. № 8 (на кит. яз.).
2. **Мельникова Ю.** Что это было? Взлет и осыпание формата «16+1». 26.01.2003 // <https://russiancouncil.ru/analytcs-and-comments/analytcs/chto-eto-bylo-vzlyet-i-osypanie-formata-16-1/?ysclid=m2exbewkjq884618548>.
3. **Носов М.Г.** ЕАЭС и ЕС в контексте китайского проекта «Один пояс – один путь»: предварительные итоги // Современная Европа. 2020. № 6.
4. **Сун Юнбин.** Сотрудничество Китая со странами Центральной и Восточной Европы в строительстве транспортной инфраструктуры: возможности и вызовы // Беларусь в современном мире: материалы XXII Междунар. науч. конф., посвящ. 102-й годовщине образования Белорус. гос. ун-та, Минск, 26 окт. 2023 г. / Белорус. гос. ун-т; редкол.: Е.А. Достанко (гл. ред.) [и др.]. Минск: БГУ, 2023.
5. **Юн С.М., Пакулин В.С.** Взаимодействие Китая и стран Центральной и Восточной Европы в рамках инициативы «Пояса и пути» и формата «17+1» // Вестник Санкт-Петербургского университета. Международные отношения. 2021. Т. 14. Вып. 2.
6. CEE Must Improve Infrastructure and Logistics. 2017 // <https://emerging-europe.com/news/cee-must-improve-infrastructure-logistics/>.
7. China's Twelve Measures for Promoting Friendly Cooperation with Central and Eastern European Countries, 2015 // [http://www.china-ceec.org/eng/ldrhw\\_1/2012hs/hdxw/t1410546.htm](http://www.china-ceec.org/eng/ldrhw_1/2012hs/hdxw/t1410546.htm).
8. Development of international trade in goods, EU-27 (2020) // <https://ec.europa.eu/eurostat/web/international-trade-in-goods/data/database>.
9. GDP growth (annual %) (2020), World bank. 2020 // <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG>.
10. Li Keqiang Meets with Prime Minister Nikola Gruevski of Macedonia release (2014), Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. 2015 // [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/top-ics\\_665678/lkqzlcfc/t1220937.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/top-ics_665678/lkqzlcfc/t1220937.shtml).

**GU QIANWEI**

Postgraduate student, Faculty of World Politics  
Lomonosov Moscow State University,  
Moscow, Russia

## **REVIEW OF CURRENT RESEARCH ON CHINA-CEE COOPERATION IN THE CONTEXT OF THE BELT AND ROAD INITIATIVE**

*This article is devoted to a review of modern research by Russian and foreign authors on cooperation between China and the countries of Central and Eastern Europe in the context of the Belt and Road Initiative. The purpose of the article is to analyze a number of publications by modern political scientists and analysts on cooperation between China and the countries of Central and Eastern Europe within the framework of the Belt and Road Initiative. To achieve this goal, the following tasks were set, which were successfully solved in the process of working on the article: briefly describe the features of the Belt and Road initiative, consider the main directions of relations between China and the countries of Central and Eastern Europe within the framework of the Belt and Road, analyze the problematic issues raised by researchers of relations between China and the countries of Central and Eastern Europe. To draw conclusions about the most promising research issues in this area. The main research methods were the following: analysis of modern publications on the research topic, comparative analysis, retrospective analysis, as well as the method of generalizations. The result of the study was a range of issues of the greatest interest to analysts studying the relationship between China and the countries of Central and Eastern Europe in the context of the Belt and Road initiative. It was concluded that the most significant issues of cooperation between China and the countries of Central and Eastern Europe in the context of the Belt and Road initiative include the following: the format of relations between China and the countries of Central and Eastern Europe; the main projects implemented within the framework of the Belt and Road initiative in the countries of Central and Eastern Europe with the participation of China.*

**Key words:** initiative, Central and Eastern European countries, China, participation, analysis, cooperation, interaction, project.