

DOI 10.35775/PSI.2024.112.12.028

УДК 32.327

ГУ ЦЯНЬВЭЙ

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

ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ КИТАЯ И СТРАН ЦЕНТРАЛЬНОЙ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ИНИЦИАТИВЫ «ПОЯСА И ПУТИ»

Данная статья посвящена характеристике основных транспортных проектов Китая и стран Центральной и Восточной Европы в рамках инициативы «Пояса и пути». **Целью** статьи является анализ особенностей взаимодействия Китая и стран Центральной и Восточной Европы в рамках инициативы «Пояс и путь». Для достижения данной цели был поставлен ряд задач, а именно: дать краткую характеристику инициативы «Пояс и путь»; проанализировать основные причины критики Китая Евросоюзом с точки зрения формирования транспортных проектов в Центральной и Восточной Европе; проанализировать отдельные транспортные проекты, реализуемые Китаем и странами Центральной и Восточной Европы в настоящее время; сделать выводы о перспективности транспортных проектов Китая и стран Центральной и Восточной Европы на современном этапе их развития. Основными методами исследования были следующие: анализ современных публикаций по теме исследования, сравнительно-сопоставительный анализ, ретроспективный анализ, а также метод обобщений. Результатом исследования послужил вывод об успешности развития транспортных проектов Китая и стран Центральной и Восточной Европы в рамках инициативы «Пояса и пути». Был сделан вывод о том, что в планах реализации инициативы «Пояса и пути» регион Центральной и Восточной Европы обозначен как финальный этап осуществления инициативы. Автор также пришел к выводу о том, что для стран Центральной и Восточной Европы, которые взаимодействуют с Китаем, и продвижение инициативы «Пояса и пути», и пандемия стали стимулами для дальнейшего развертывания инфраструктурных проектов, – как в формате двусторонних соглашений, так и в рамках трехстороннего сотрудничества с Китаем и структурами Европейского союза одновременно.

Ключевые слова: транспортный проект, страны Центральной и Восточной Европы, Китай, инициатива, логистический маршрут, перспективы, пандемия.

Актуальность исследования данной темы обусловлена тем, что в настоящее время Китай активно развивает сотрудничество со странами Центральной и Восточной Европы в рамках инициативы «Пояса и пути», причем речь идет

как об экономическом, так и об иных видах сотрудничества: социально-политическом, культурном, в сфере здравоохранения и т.д. Транспортная доступность – ключевой вопрос сотрудничества между Китаем и странами ЦВЕ, поскольку удаленность Китая от любой из стран ЦВЕ превращает вопросы транспортного сообщения в ключевые в рамках данной инициативы. Соответственно, представляется целесообразным проанализировать состояние транспортных проектов, в которых принимает участие Китай и страны ЦВЕ в рамках инициативы «Пояса и пути».

«Пояс и путь» – это огромная инфраструктура и одновременно проект экономического развития, инициированный правительством Китая в 2013 году [1]. О его запуске лидер Китая Си Цзиньпин объявил во время визита в Казахстан в сентябре 2013 года. С этого времени проект успешно развивался. Однако, пандемия COVID-19 и последовавшая за ней геоэкономическая турбулентность ускорили процесс перестройки мировой экономики в направлении регионализации. Государства стали менять традиционные логистические маршруты и смещать цепочки добавочной стоимости, тем самым секьюритизируя поставки и инвестиции и создавая новые экономические зоны. Таким образом реализуемая КНР с 2013 г. идея построения единого культурно-экономического пространства в Евразии приобрела новое измерение. Наиболее показательным в рамках реализации ОПОП на современном этапе представляется пример стран Центральной и Восточной Европы, которые находятся на перекрестке общеевропейского и китайского транспортно-инфраструктурных проектов. Именно страны ЦВЕ продемонстрировали самые удачные показатели в Европе на 2022 г. в рамках реализации ОПОП, что в дальнейшем повлияет не только на региональную систему транспортных коммуникаций, но и на присутствие китайских инвестиций в инфраструктурной отрасли в отдельных странах ЦВЕ [3. С. 244].

При этом необходимо отметить, что Китай нередко подвергается критике со стороны стран ЕС, которая, главным образом, состоит в следующем:

- решающая роль государства, а не частного сектора;
- несоответствие между условиями предоставления кредита Китаем странам-получателям и стандартами, разработанными Комиссией ОЭСР (Организация экономического сотрудничества и развития). Это может приводить к финансовому кризису в странах-получателях;
- намеренная выдача крупных займов странам, не способным их погасить для получения различных привилегий, например, для получения контроля над инфраструктурой;
- Китай предоставляет экономически «обязывающие» кредиты – контракты выполняются китайскими подрядчиками с использованием китайских строительных материалов, оборудования и китайской рабочей силы, а также подразумевают внедрение китайской навигационной системы Baidu или китайских телекоммуникационных продуктов (Huawei и ZTE);
- отсутствие прозрачности в реализации инициативы. Пекин почти не раскрывает информацию о том, какие страны и в какой форме участвуют в ОПОП [7].

К 2022 г. КНР стала основным торговым партнером Европейского союза, обогнав США. При этом важную роль во время пандемии играли именно железнодорожные перевозки. Так, количество перевозок по евразийскому железнодорожному маршруту с 2020 по 2021 г. увеличилось на 64% [2].

Но с точки зрения реализации транспортных проектов и развития инфраструктуры для КНР более перспективны страны Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ), «открывающие дверь» в Европу через Балканы, соединяя сухопутные и морские коридоры ОПОП – Новый Евразийский сухопутный мост и Морской Шелковый путь XXI в. Однако состояние инфраструктуры в странах ЦВЕ требует ее усиленной модернизации и капитальных вложений для реализации концепции связанности в рамках китайской инициативы, что и является первостепенным основанием для китайского интереса к региону.

Страны ЦВЕ не образуют никакого блока, тем не менее, их можно рассматривать как отдельную группу. 26 апреля 2012 г. было объявлено о начале сотрудничества между Китаем и странами ЦВЕ. Сначала в нем участвовало 16 стран, а в 2019 г. Греция присоединилась в качестве 17-й страны-участницы. В 2021-2022 гг. три страны Прибалтики – Литва, Эстония и Латвия – вышли из механизма сотрудничества «Китай – ЦВЕ». В настоящее время в нем участвуют в общей сложности 14 стран Центральной и Восточной Европы (Албания, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Греция, Северная Македония, Польша, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Хорватия, Чехия, Черногория) [5. С. 190].

Это межрегиональная платформа сотрудничества между Китаем и странами Центральной и Восточной Европы, основанная на традиционной дружбе и общей воле к сотрудничеству и общему развитию. С момента своего создания, ориентируясь на прагматичное сотрудничество, она создала структуру сотрудничества, опирающуюся на механизм встреч лидеров и охватывающую широкий спектр областей, таких как экономика и торговля, культура, образование, молодежь, сельское хозяйство, туризм, наука и техника, здравоохранение, аналитические центры и населенные пункты и т.д. Плодотворные результаты сотрудничества в различных областях сыграли положительную роль в углублении двусторонних отношений между Китаем и странами Центральной и Восточной Европы, а также в обогащении контента китайско-европейских отношений [6. С. 22].

Запущенный в 2011 г. в Будапеште механизм сотрудничества Китая и стран ЦВЕ к 2023 г. значительно изменился не только в связи с выходом стран Балтии из состава участников механизма и с вхождением в него Греции, но и по итогам реализации китайских региональных проектов с разной степенью успешности.

Попытки подкрепления экономического измерения сотрудничества культурно-гуманитарным направлением, так называемой «мягкой силой» Китая, вызвали достаточно жесткий ответ со стороны основного институционального актора в регионе – ЕС. С 2020 г. был запущен механизм скрининга иностранных инвестиций для ограничения объемов активов, приобретаемых китайской стороной в ЕС. Даже прибыльные для европейцев проекты с китайским участием подвергались регулярной критике в СМИ, на уровне официального и экспертного

дискурсов. Подобный подход лишь подчеркивал конкуренцию, существующую между двумя проектами: созданием общеевропейского региона под началом ЕС и объединением евразийского континента по китайской модели.

Тем не менее, невзирая на критику формата «14+1», многие китайские логистические проекты были успешно реализованы [4]. Поэтому в большинстве современных исследований платформа «14+1» рассматривается как плацдарм для реализации китайской инициативы ОПОП в европейском регионе.

Как считает Лю Цзуокуй, профессор Института Европы Китайской академии общественных наук, именно ЦВЕ к настоящему времени стал регионом, «где китайские проекты по выстраиванию системы коммуникаций были реализованы успешнее всего в Европе»; наиболее показательные примеры – железная дорога Венгрия-Сербия и наземно-морская экспресс-магистраль Китай-Европа [14].

Далее представляется целесообразным кратко охарактеризовать отдельные транспортные проекты, реализуемые Китаем и странами ЦВЕ в рамках инициативы «Пояса и пути».

Греция вступила в ЕС в 1981 г. и, в отличие от других стран Центральной и Восточной Европы, имеет длительный опыт институционального строительства в рамках Евросоюза. Именно поэтому ее подход к инициативе ОПОП заметно отличается от подхода других государств-членов платформы «14+1». После финансового кризиса 2008 г. Китай согласился инвестировать в развитие порта Пирей, ставшего ключевым европейским портом в рамках ОПОП. Рост китайского влияния в Греции стал особенно очевиден после того, как страна заблокировала общее заявление ЕС с осуждением КНР за нарушение прав человека.

Но постепенно подход Греции к взаимодействию с КНР менялся, прежде всего – в результате трансформации политики ЕС под влиянием пандемии, а также смены политического курса страны, после того как в 2019 г. к власти пришло правительство К. Мицотакиса. Китайская компания COSCO оказалась объектом жесткой критики в средствах массовой информации за несоответствие ее планов климатическим нормам ЕС, другие китайские фирмы стали чаще получать отказы в участии в тендерах на территории Греции. При этом к 2021 г. COSCO выполнила только 58% своих инвестиционных обязательств в порте Пирей.

Китайский посол в Греции был отозван в 2021 г. из-за «отсутствия результатов». Хотя на официальном уровне критика в адрес КНР и COSCO не звучала, новая администрация отошла от стратегии предыдущего премьер-министра А. Ципраса, рассчитывавшего сделать Грецию «китайским мостом в Европу». Стабилизация внутриэкономической ситуации, активизация деятельности ЕС в регионе, а также рост негативного восприятия проектов КНР со стороны общественности привели к тому, что китайские инвестиции в транспортную инфраструктуру страны ограничились портом Пирей [12].

Венгрия представляет собой скорее исключение из стран ЕС в отношении подходов к инвестициям КНР, в том числе – к инвестициям в транспортную инфраструктуру. В 2020–2022 гг. Венгрия стала второй после Сербии страной Европы

по объему китайских инвестиций в транспортную инфраструктуру, получив около 4 млрд долл. в виде прямых инвестиций [11]. Политика премьер-министра В. Орбана, направленная на дружественные экономические и политические отношения с КНР, воспринимается в ЕС как «марионеточная» и «авторитарная» [13. С. 11]. Однако, невзирая на давление со стороны Евросоюза и обвинения правительства Венгрии в нарушении правил тендера на строительство железной дороги Белград-Будапешт [10], Венгрия продолжает наращивать контакты с КНР в рамках ОПОП, приветствует углубление инвестиционного сотрудничества и использует его для продвижения своих национальных интересов в Азии, в частности для реализации стратегии «Открытие на Восток» (Eastern Opening). Кроме того, правительство В. Орбана использует инициативу ОПОП в качестве альтернативы проектам ЕС, что не только помогает Венгрии в проведении более независимого политического курса, но и положительно влияет на экономическое развитие страны, способствуя созданию новых рабочих мест в долгосрочной перспективе. После пандемии COVID-19 планы КНР по ранее заявленным вложениям и контрактам в сфере транспортной инфраструктуры Венгрии не изменились, были обозначены сроки реализации начатых проектов, что способствовало укреплению двухсторонних отношений между Будапештом и Пекином, но при этом еще более углубило разрыв между Венгрией и ЕС [3. С. 255].

Польша является еще одним ключевым партнером, с которым Китай реализует строительство железной дороги, соединяющей провинцию Китая Сычуань и польский город Лодзь, а также развивает несколько польских портов, таких как Гданьск и Гдыня. Будучи одной из самых крупных стран в ЦВЕ, Польша стремится к более тесному сотрудничеству с Китаем, так как улучшение двусторонних отношений может повысить статус страны в ЕС и во всем мире. В основе этих отношений в первую очередь лежат экономические причины: расширение экспорта, сокращение огромного торгового дефицита и привлечение инвестиций. В связи с этим Польша наиболее активно принимает участие в инициативе «Пути», а также является членом Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (Польша является единственным членом-основателем банка из Центральной и Восточной Европы) [8. С. 246]. Правительство Польши неоднократно высказывало свое позитивное отношение к китайскому проекту: помимо двусторонних визитов глав государств в 2015-2016 гг., бывший министр иностранных дел Польши Витольд Ващиковский в своих выступлениях упоминал инициативу «Пути» как возможность для развития Польши [9].

Хотя отношения между странами развиваются довольно быстро, можно выделить несколько проблем при реализации проекта «Пути», а именно:

1. Первой проблемой является американское влияние в Польше и деятельность внутренней прозападной оппозиции. Такой подход можно охарактеризовать как двойную политику Польши в отношении Китая. Это означает, что польское правительство, с одной стороны, стремится к активному развитию сотрудничества с Китаем, но с другой – не желает ухудшать отношения с США. Ко всему прочему власть сталкивается с антикитайской риторикой, исходящей

от внутренней оппозиции. В результате попыток Польши сохранить баланс в отношениях с крупными державами ее политика иногда противоречива.

2. Вторым негативным фактором является огромный отрицательный торговый баланс с польской стороны. Так, в 2019 г. из всех польских торговых партнеров Китай стал страной с самым большим торговым дефицитом. Внешнеторговый оборот составил 27,69 млрд долларов, из которых импорт из КНР – 24,57 млрд. Стоит отметить и проблемы с польским экспортом в Китай, включающие в себя китайский запрет на польскую свинину, проблемы с получением экспортных сертификатов на продукты питания или сельскохозяйственную продукцию (например, яблоки), а также структуру экспорта, которая не выгодна для Польши.

3. Третьим негативным фактором можно назвать различия в стратегических приоритетах. Несмотря на то, что Китай чрезвычайно важен для Польши, он все же не является центром польской внешней политики. Вместо этого Польша уделяет больше внимания ситуации в регионе и решению соответствующих проблем в кооперации с восточными партнерами и странами Вишеградской группы [8. С. 247].

Подводя итог вышеизложенному, можно сделать ряд выводов относительно особенностей реализации транспортных проектов Китая и стран ЦВЕ в рамках инициативы «Пояс и путь», а именно:

1. В планах реализации инициативы «Пояса и пути» регион ЦВЕ обозначен как финальный этап осуществления инициативы (контуры которой начали формироваться задолго до 2013 г.); этим во многом обусловлено появление формата сотрудничества между КНР и странами ЦВЕ «16+1». После присоединения Греции в 2019 г. данная платформа стала известна как «17+1», а с 2021-2022 гг. – как «14+1» в связи с выходом из списка участников Литвы, Латвии и Эстонии.

2. Для стран Центральной и Восточной Европы, которые взаимодействуют с Китаем в рамках платформы «14+1», и продвижение инициативы «Пояса и пути», и пандемия стали стимулами для дальнейшего развертывания инфраструктурных проектов, – как в формате двусторонних соглашений, так и в рамках трехстороннего сотрудничества с Китаем и структурами Европейского союза одновременно. Действуя подобным образом, европейские страны пытаются минимизировать текущие и потенциальные потери, которые спровоцировала пандемия, а также оживить национальные экономики за счет мобилизации ресурсов для реализации масштабных транспортно-инфраструктурных проектов, направленных на достижение большей региональной связанности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Каледжи В. «Пояс и путь» и транспортная связность в Евразии. 28.11.2023 // <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/poyas-i-put-i-transportnaya-svyaznost-v-evrazii/?ysclid=m2q9ywnwp656855275>.
2. Контейнерные железнодорожные перевозки на евразийском пространстве в 2020 году // Eurasian rail alliance index. Москва. 02.03.2021 // <https://>

index1520.com/analytics/konteynerynye-zheleznodorozhnye-perevozki-na-evraziyskom-prostranstve-v-2020-godu/.

3. **Перминова А.А., Кадыров С.С., Кривушкова А.И.** Регионализация мировой системы на примере взаимодействия КНР и стран Центральной и Восточной Европы в сфере транспортной инфраструктуры // Актуальные проблемы Европы. 2024. № 1.
4. Страны Центральной и Восточной Европы опираются на развитие отношений с Китаем. 30.11.2017 // <http://russian.people.com.cn/n3/2017/1130/c95181-9299000.html>.
5. **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.
6. **Цвык А.В., Сорокина И.В.** Политика КНР в странах Центральной и Восточной Европы // Проблемы Дальнего Востока. 2019. № 4.
7. **Шаряпова Ю.М.** Торгово-транспортные коридоры проекта «Один пояс и Один путь» // Восточная аналитика. 2019. № 4 // https://zavtra.ru/books/torgovo-transportnie_koridori_proekta_odin_poyas_i_odin_put_?ysclid=m2q9yt86d5112759228.
8. **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.
9. 'Belt and Road' a promising platform for China-Europe cooperation. 26.04.2016 // http://www.china.org.cn/world/2016-04/26/content_38325244.htm.
10. **Brattberg E., Le Corre P., Stronski P., De Waal T.** China's influence in Southeastern, Central, and Eastern Europe: vulnerabilities and resilience in four countries // Carnegie endowment for international peace. 13.10.2021 // <https://web.archive.org/web/20211013211045/https://carnegieendowment.org/2021/10/13/china-s-influence-in-southeastern-central-and-eastern-europe-vulnerabilities-and-resilience-in-four-countries-pub-85415>.
11. China global investment tracker. 2023 // <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.
12. **Ghiretti F.** The Belt and Road initiative in the eastern and southern EU / European univ. institute. San Domenico di Fiesole. 2021 // <https://cadmus.eui.eu/handle/1814/71780>.
13. **Kraemer R., Janda J.** Orban's Hungary: a Russia and China proxy weakening Europe // European values center for security policy. Prague, 2021.

14. Liu Z. «Bilateral + multilateral» theory: a new exploration of China-CEEC cooperation // China Watch. Budapest, 2022. Vol. 2. Issue 37 // <https://china-cee.eu/2022/10/20/bilateral-multilateral-theory-a-new-exploration-of-china-ceec-cooperation/>.

GU QIANWEI

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

TRANSPORT PROJECTS OF CHINA AND CENTRAL AND EASTERN EUROPEAN COUNTRIES WITHIN THE FRAMEWORK OF THE BELT AND ROAD INITIATIVE

This article is devoted to the characteristics of the main transport projects of China and the countries of Central and Eastern Europe within the framework of the Belt and Road Initiative. The purpose of the article is to analyze the specifics of interaction between China and the countries of Central and Eastern Europe within the framework of the Belt and Road initiative. To achieve this goal, a number of tasks were set, namely: to give a brief description of the Belt and Road initiative; to analyze the main reasons for the criticism of China by the European Union from the point of view of the formation of transport projects in Central and Eastern Europe; to analyze individual transport projects currently being implemented by China and the countries of Central and Eastern Europe; to draw conclusions about the prospects of transport projects of China and the countries of Central and Eastern Europe at the current stage of their development. 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 the conclusion about the success of the development of transport projects in China and the countries of Central and Eastern Europe within the framework of the Belt and Road Initiative. It was concluded that in the plans for the implementation of the Belt and Road initiative, the region of Central and Eastern Europe is designated as the final stage of the initiative. The author also concluded that for the countries of Central and Eastern Europe that interact with China, both the promotion of the Belt and Road initiative and the pandemic have become incentives for further deployment of infrastructure projects, both in the format of bilateral agreements and within the framework of trilateral cooperation with China and the structures of the European Union at the same time.

Key words: transport project, Central and Eastern European countries, China, initiative, logistics route, prospects, pandemic.