

СОТРУДНИЧЕСТВО КИТАЯ СО СТРАНАМИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: ВОЗМОЖНОСТИ И ВЫЗОВЫ

Сун Юнбин

*Белорусский государственный университет,
пр. Независимости, 4, 220030, Минск, Беларусь, sunbinbin772@gmail.com*

В статье рассмотрены перспективы и трудности между Китаем и странами Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ) в строительстве транспортной инфраструктуры на современном этапе. Освоение инфраструктурного строительства сопряжено как с колоссальными возможностями, так и со сложными вызовами, анализ которых и является предметом данной статьи. Ярким примером является железная дорога Будапешт — Белград. Актуальность темы обусловлена тем, что Центральная и Восточная Европа является ключевым звеном проекта сотрудничества Китая с Европой, поскольку страны этого региона являются важными точками торговых маршрутов. В связи с этими факторами инфраструктурное сотрудничество в рамках «Одного пояса, одного пути» имеет практическую ценность и глубокое стратегическое значение.

Ключевые слова: Китай; страны Центральной и Восточной Европы; инициатива «Один пояс, один путь», инфраструктурное строительство; железная дорога Будапешт—Белград; международное сотрудничество.

CHINA'S COOPERATION WITH CENTRAL AND EASTERN EUROPEAN COUNTRIES IN TRANSPORT INFRASTRUCTURE CONSTRUCTION: OPPORTUNITIES AND CHALLENGES

Song Yongbing

*Belarusian State University,
Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, sunbinbin772@gmail.com*

The article examines the prospects and challenges between China and Central and Eastern European countries in the construction of transport infrastructure at the present stage. The development of infrastructure construction involves both enormous opportunities and complex challenges, the analysis of which is the subject of this article. The Budapest-Belgrade railway is a prime example. The relevance of the topic stems from the fact that Central and Eastern Europe is a key link in China's co-operation project with Europe, as the countries in this region are important points on trade routes. Due to these factors, infrastructure co-operation within the framework of the Belt and Road initiative is of practical value and deep strategic significance.

Keywords: China; CEE countries; Belt and Road initiative; infrastructure construction; Budapest-Belgrade railway; international co-operation.

Большое количество шагов Китая на международной арене направлено на поддержку реализации инициативы «Один пояс, один путь», в рамках которой функционируют два крупных экономически-логистических проекта: Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI в. Оба проекта предполагают создание евразийской транспортно-логистической сети, что включает в себя строительство морских путей, железнодорожных и автомобильных магистралей, вдоль которых формируется и модернизируется соответствующая инфраструктура. В рамках реализации этих инициатив Китай развивает одно из приоритетных направлений — инфраструктурное сотрудничество со странами Центральной и Восточной Европы. Цель данной статьи — охарактеризовать вызовы и перспективы международного сотрудничества в сфере транспортной инфраструктуры.

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. Вначале 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 — выходят 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).

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 [1, с. 22].

В этом году отмечается десятая годовщина инициативы «Путь». За последнее десятилетие Китай и страны ЦВЕ в рамках инициативы «Один пояс, один путь» осуществляли всестороннее, многоуровневое и комплексное сотрудничество по строительству инфраструктуры в различных областях, таких как транспорт, энергетика и связь. Инфраструктурная связность является приоритетным направлением и основополагающим звеном в строительстве проекта «Один пояс, один путь», и представляет

собой важную основу для содействия развитию региональной торговли и создания сети свободной торговли высокого уровня.

Ощутимые результаты сотрудничества Китая и стран ЦВЕ можно увидеть в малых и крупных инвестиционных и инфраструктурных проектах по строительству автомагистралей, портов и железных дорог. К примеру, в 2016—2017 гг. основная часть китайских инвестиций и строительных проектов была направлена в Сербию на строительство автомагистралей, а также на модернизацию энергетического сектора. В 2016 г. китайские компании инвестировали в строительство автомагистралей в Боснии и Герцеговине, и строительство портовой инфраструктуры в Латвии.

Из крупных инфраструктурных проектов можно выделить железную дорогу Будапешт — Белград. Проект строительства железной дороги Будапешт — Белград стал символом сотрудничества между Китаем и странами ЦВЕ. Венгрия и Сербия являются узловыми центрами ЦВЕ, находящимися на пересечении важных международных торговых, туристических и энергетических коридоров, и первыми из европейских стран присоединились к инициативе «Один пояс, один путь» в 2015 г. [2]

17 декабря 2014 г. премьер-министры Китая, Венгрии и Сербии в Белграде подписали меморандум о взаимопонимании, предполагающий совместную реализацию проекта строительства высокоскоростной железной дороги между Будапештом и Белградом. Кроме того, они объявили о сотрудничестве в строительстве нового морского сухопутного интермодального транспортного коридора Азия — Европа на базе железной дороги Будапешт — Белград и Пирейского порта (Греция) [3]. Во время визита министра иностранных дел Китая Ван И в Венгрию в июне 2015 г. строительство железной дороги Будапешт—Белград было включено в план сотрудничества и совместного строительства в рамках инициативы «Один пояс, один путь» [4].

Железная дорога Будапешт — Белград, общей протяженностью 350 км — флагманский проект сотрудничества Китая со странами ЦВЕ, согласно которому после завершения строительства будут соединены столицы Венгрии и Сербии. Строительство этого участка соединит два торговых пути — морской и сухопутный, что имеет большое значение для экономического и торгового развития и связности Евразийского континента. На линии предусмотрены как новые двухпутные участки, так и ряд дополнительных работ по реконструкции, что позволит реализовать стыковку железнодорожных стандартов Китая со стандартами Европейского союза [5, с. 165].

После завершения строительства железной дороги поезда будут развивать скорость до 200 км/ч, что позволит сократить время в пути между столицами Венгрии и Сербии более чем в два раза — с восьми часов до 3,5 ч. Строительство железной дороги Будапешт — Белград является знаковым проектом для китайской железнодорожной инфраструктуры,

позволяющим конкурировать в регионе ЦВЕ и даже на рынке ЕС. Китайские предприятия получают все большее международное признание — от технологий до управления, и хорошая репутация поможет этому проекту сыграть символическую роль отраслевой модели «китайских стандартов» и заложить прочную основу для продвижения Китая на более широкий международный рынок.

Богатый опыт Китая в области строительства инфраструктуры позволяет улучшить транспортную систему ЦВЕ, включая автомобильные и железные дороги, порты, и повысить эффективность перевозок. Укрепляя таможенное сотрудничество, открывая морские и воздушные пути, строя логистические центры, можно максимально использовать преимущества ЦВЕ с точки зрения расположения и сделать его важной частью азиатско-европейского логистического коридора, тем самым ускоряя экономическое развитие региона и лучше интегрируясь в мировую экономику.

Из-за различий в политических системах, правовой среде и культурных представлениях страны ЦВЕ сильно отличаются от Китая по скорости и операционной эффективности инфраструктурных проектов. Китай должен хорошо изучить национальные особенности стран Центральной и Восточной Европы на начальном этапе, в частности, иметь полное представление о законах и правилах, минимизировать затраты времени и адаптацию к окружающей среде, повысить свою способность изучать и оценивать проблемы, а также иметь больше политического терпения [6, с. 85].

Укрепление инфраструктурного сотрудничества требует дальнейшего усиления межправительственного взаимодействия, активного формирования механизмов обмена, углубления интеграции интересов и развития политического взаимодоверия. Правительствам следует в полной мере искать точки соприкосновения в политике обеих сторон, использовать возможности для развития, дополнять преимущества друг друга и преодолевать конфликты интересов. Местным органам власти и предприятиям рекомендуется участвовать в инвестировании, используя диверсифицированные формы сотрудничества, и стремиться к увеличению числа инвестиционных проектов.

Вызовы, 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 [7, 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» [8, с. 118].

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. Это положительно скажется на способности китайских компаний позиционировать себя на мировом рынке, а также будет способствовать интернационализации различных отраслей китайской промышленности.

В заключение следует отметить, что Китай и страны ЦВЕ накопили большой опыт в области строительства инфраструктуры в рамках инициативы «Один пояс, один путь», и, несмотря на упомянутые выше вызовы, у обеих сторон остается огромный потенциал для сотрудничества.

Библиографические ссылки

1. Цвык, А. В. Политика КНР в странах Центральной и Восточной Европы / А. В. Цвык, И. В. Сорокина // Проблемы Дальнего Востока. — 2019. — № 4. — С. 18—31.

2. Сюняли чэнвэй оучжоу шуоцянь «идай илу» хэцзо вэньцянь гоцзя = Венгрия становится первой европейской страной, подписавшей документ о сотрудничестве в рамках инициативы «Один пояс, один путь» [Электронный ресурс] // Идай илу шуцзюйку = База данных «Один пояс, один путь». — 19.06.2015. — Режим доступа: <https://www.ydylcn.com/zx/zdfzcc/278739.shtml>. — Дата доступа: 16.08.2023 (на кит. яз.).

3. Ли Кэцян юй сайэрвэйя цзунли уцици, сюняли цзунли Оуэрбань, мацидунь цзунли Гэлуайфусы цзигун тунхуэй цзянь цзичжэ = Ли Кэцян встретился с журналистами совместно с премьер-министром Сербии, премьер-министром Венгрии и премьер-министром Македонии [Электронный ресурс] // Синьхуа. — 17.12.2014. — Режим доступа: http://www.xinhuanet.com/world/2014-12/17/c_127313821.htm. — Дата доступа: 20.08.2023 (на кит. яз.).

4. Чжунго хэ сюняли цянью «идай илу» хэцзо вэньцянь = Китай и Венгрия подписали документ о сотрудничестве в рамках инициативы «Один пояс, один путь» [Электронный ресурс] // Синьхуа. — Режим доступа: http://www.xinhuanet.com/world/2015-06/07/c_127886541.htm. — Дата доступа: 24.08.2023 (на кит. яз.).

5. Чжао Хунся. Успешная практика Будапешт—Белград железной дороги и вдохновение «Высокоскоростной железнодорожной дипломатии» / Чжао Хунся, Чжао Тяньци // Современное предприятие. — 2020. — № 12. — С. 165—166. (на кит. яз.).

6. Цуй Цзе. Влияние и вдохновение строительства железной дороги Будапешт—Белград / Цуй Цзе // Гоцзи цзинцзи хэцзо = Международный экон. сотрудничество. — 2017. — № 12. — С. 83—85. (на кит. яз.).

7. Носов, М. Г. ЕАЭС и ЕС в контексте китайского проекта «Один пояс — один путь»: предварительные итоги / М. Г. Носов // Современная Европа. — 2020. — № 6. — С. 15—28.

8. Лю Цзукуй. Участие стран Центральной и Восточной Европы в строительстве инициативы «Один пояс, один путь» за десять лет: прогресс и перспективы / Лю Цзукуй // Шицзе шэхуэй чжуй яньцзю = Всемирные социалистические исследования. — 2023. — № 8. — С. 118—119. (на кит. яз.).