

НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ — СОЕДИНЕНИЕ КИТАЯ СО СТРАНАМИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ

Цинь Сяосюань

*Белорусский государственный университет,
пр. Независимости, 4, 220030, Минск, Беларусь, qinxiaoxuan099@gmail.com*

В работе представлен анализ экономического и политического взаимодействия Китайской Народной Республики (КНР) со странами Центральной и Восточной Европы. Рассмотрены исторические аспекты, повлиявшие на развитие современного формата взаимодействия КНР с государствами Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ). Определены возможности привлечения иностранных инвестиций в экономику Китая, и в вливание инвестиций со стороны Китая в экономику стран Центральной и Восточной Европы. Проанализирован опыт реализации международных программ и проектов, осуществляемых на отраслевом и научном уровне в рамках инициативы «Один пояс, один путь».

Ключевые слова: Новый Шелковый путь; инициатива «Один пояс, один путь»; сотрудничество Китая со странами ЦВЕ; санкции; перспективы.

CHINA'S CURRENT POLICY TOWARDS THE COUNTRIES OF CENTRAL AND EASTERN EUROPE

Qin Xiaoxuan

*Belarusian State University,
Niezaliežnasci Avenue, 4, 220030, Minsk, Belarus, qinxiaoxuan099@gmail.com*

The paper presents an analysis of the economic and political interaction of the People's Republic of China (PRC) with the countries of Central and Eastern Europe. The historical aspects that influenced the formation of the new modern interaction of the PRC with the states of Central and Eastern Europe (CEE) are considered. The possibilities of attracting foreign investment into the Chinese economy and the infusion of investment from China into the economy of Central and Eastern European countries have been identified. The experience of implementing international programs and projects carried out at the industry and scientific level within the framework of the Belt and Road initiative is analyzed.

Keywords: New Silk Road; Belt and Road initiative; cooperation between China and CEE countries; sanctions; perspectives.

Рассматривая усилия Китая, направленные на продвижение строительства инициативы «Один пояс, один путь», следует обратиться к истории развития международных отношений страны. Первый этап принято рассматривать как Древний Шелковый путь (II в. до н. э. — XIV в. н. э.).

Инициаторами взаимодействия был древний Китай, основным товаром которого был — шелк. Китайская империя получала значительные доходы от экспорта шелка и других товаров, таких как керамика, пряность, драгоценность и др.

Вторым этапом, можно считать — экономическое процветание в период династии Тан (VII—X в. н. э.), когда Китай был одним из самых развитых государств мира благодаря интенсивной торговле со странами вдоль Шелкового пути. При этом основными импортированными в Китай товарами того времени было золото и серебро, которые завозились из Западной Евразии. Таким образом, Китайская империя укрепляла свою финансовую стабильность [1—3].

Третий этап, приходится на период процветания Монгольской империи и расцвета Шелкового пути (XIII—XIV в. н. э.). Под властью монголов были созданы условия для беспрецедентного процветания Шелкового пути. Так как Монгольская империя под руководством Чингисхана была огромной территорией, охватывавшей значительные части Азии и Европы. Открывшись перед торговцами, маршрут приобрел новую мощь. Китай имел контроль над ключевыми узлами этого маршрута. Империя создала условия для свободного движения караванов и торговых делегаций по всей своей территории. Это позволило создать мощную торговую инфраструктуру, связывающую Восток и Запад. Создавались специальные дипломатические миссии по развитию торговли. Торговцы, путешествующие по Шелковому пути несли с собой не только товары, но и культурные и религиозные идеи, что влияло на развитие культур в разных частях Евразии, проходил обмен знаний и технологий, что способствовало развитию обществ и экономик на обеих сторонах. В целом Монгольская империя сыграла ключевую роль в расцвете Шелкового пути в XIII—XIV вв., создавая условия для процветания международной торговли и культурного обмена [3; 4].

После любого рассвета наступает закат, упадок Шелкового пути приходится на конец средневековья (XV—XVIII в. н. э.). Это было связано с различными факторами, включая арабские завоевания, открытие новых морских путей. Так в 1498 г. Васко да Гама открыл морской путь в Индию вокруг мыса Доброй Надежды, что позволило обойти основные секции Шелкового пути. Открытие Америки Колумбом в 1492 г. оказало также существенное негативное влияние на торговые отношения Китая с разными частями Европы. Открытие этих новых морских путей существенно сократило расстояние между Европой и Азией, что привело к уменьшению значимости сухопутных торговых путей, включая Шелковый путь и экономическому росту европейских стран, усилению их позиции в мировой экономике. Внутренние конфликты, недостаток стабильности, изменения в политической и социальной структуре стран, входящих в путь, также сыграли свою роль в упадке Шелкового пути [2; 5].

С наступлением нового современного этапа (XX в. — настоящее время) Китайская Народная Республика активизировала свои международные отношения и начала активно использовать идею Нового шелкового пути под лозунгом «Один пояс, один путь», которая была впервые выдвинута китайским лидером Си Цзиньпином в сентябре 2013 г. инициатива «Один пояс, один путь» представляет собой амбициозный план по развитию экономических и торговых отношений Китая с рядом стран, простирающихся от Восточной Азии в Европу. Несмотря на некоторую критику и вызовы, «Новый шелковый путь» остается одной из важных инициатив в глобальном экономическом развитии, который предполагает создание обширной инфраструктурной сети, охватывающей территорию от западных границ Китая через страны Центральной Азии и Иран в Европу. Эта инициатива включает две основные составляющие: Экономический пояс Шелкового пути (по суше) и Морской Шелковый путь XXI в. Реализация этого пояса предполагает масштабное строительство новых транспортных коридоров, включая железные и автодороги, трубопроводов, а также развитие портов и другой инфраструктуры для облегчения торговли и экономического сотрудничества с целью сокращения времени и стоимости транспортировки грузов, улучшения доступа к рынкам и расширение влияния Китая.

Для реализации этой инициативы в октябре 2014 г. китайскими инициативами был создан Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ), к маю 2015 г. он уже включал почти 60 стран. Весной 2015 г. был создан инвестиционный фонд *Silk Road Company* с выделением начальной суммы в 40 млрд дол. Также 2 апреля 2015 г. глава МИД Китая Ван И предложил объединить существующие транспортные мегапроекты в Китае, Монголии и России в рамках совместного экономического коридора. Это представляет собой объединение китайской идеи «Один пояс, один путь» с монгольской концепцией «степного пути» и российской идеей создания трансевразийского коридора [1; 5; 6].

В сухопутной части Нового шелкового пути планируется развернуть три железнодорожных коридора. Северный пройдет через Россию, а центральный и южный — через Центральную Азию, включая Казахстан, являющийся членом Евразийского экономического союза вместе с Россией. Впоследствии эти железнодорожные маршруты будут дополнены автомобильными.

В 2019 г. наложение правил «пан-безопасности» на ряд активов в контексте инвестиционной безопасности сузило инвестиционные возможности Китая в Европе. По данным юридической фирмы *Baker McKenzie*, стоимость прямых капиталовложений Китая в Европу снизилась до 7,2 млрд дол. США в 2020 г. по сравнению с 13,4 млрд дол. США в 2019 г. С другой стороны, политика «Открытости на Восток» была предложена нынешним премьер-министром Венгрии В. Орбаном, и с 2018 г. подвергается критике со стороны оппозиционных партий как часть антиевропейской позиции

венгерского премьер-министра. Перед Комиссией США (2018 г.) по обзору экономики и безопасности Китая, Торстен Беннер и Томас Райт подчеркивают, что Пекин в отношении Европы преследует три основные цели. Во-первых, Китай стремится получить поддержку членов ЕС по вопросам, важным для китайской стороны, таким как ситуация с Тайванем и спорные территории в Южно-Китайском море. Во-вторых, Пекин рассчитывает на ослабление единства как внутри самой Европы, так и между США и ЕС. Наконец, конечная цель, несмотря на свою абстрактность, сводится к созданию глобальной обстановки, пригодной для авторитарной модели управления, что предполагает демонстрацию того, что политические и экономические системы Китая могут предложить жизнеспособную альтернативу либеральным демократическим моделям. Важно отметить, что сотрудничество Китая со странами ЦВЕ является ключевым элементом в достижении всех трех перечисленных целей. Отказ Греции и остальных государств от поддержки определенных инициатив, приоритетных для Запада, может рассматриваться как итог удачной реализации китайской внешнеполитической стратегии [4—6; 9].

Существуют и другие планы по созданию транспортных маршрутов, которые включают Грузию и Украину в современные версии «Шелкового пути». Эти инициативы призваны развивать экономические и торговые связи между странами Азии и Европы, а также облегчить транспортировку товаров.

Примеры таких маршрутов включают в себя:

1) транспортный коридор Кавказ — Китай (*ССТС*) этот маршрут предполагает соединение китайских провинций Шэньси, Ганьсу и Синьцзян-Уйгура с Грузией через Центральную Азию. Затем через Черное море и дальше в Европу через Украину;

2) транспортный коридор Юг—Север который предполагает создание маршрута из Индии в Россию через Иран, Азербайджан, Грузию и Украину.

Эти маршруты являются частью более крупной инициативы «Новый Шелковый путь», предполагающей создание обширной инфраструктурной сети для развития торговых и экономических связей между странами вдоль этого маршрута.

Однако вопросы политики, финансирования, технических затруднений и другие факторы повлияли на реализацию этих проектов. Конфликт между Россией и Украиной внес большую неопределенность в европейский бизнес компании *China Railway Express*: пострадала организация поставок между Китаем и Европой. Количество груженых контейнеров *China Railway Express*, являющихся важным символом проекта «Один пояс, один путь», демонстрирует тенденцию к снижению. Согласно статистике Белорусской железной дороги, в первом полугодии 2022 г. через Беларусь проходило 240 000 *TEU* поездов Китай — Европа, что на 22 %

меньше, чем годом ранее, а в восточном направлении — 150 000 *TEUs* в год по сравнению с прошлым годом снижение на 21,8 % [1; 4–6].

Подводя итоги анализа данной темы можно, отметить что интересы Китая в рамках стратегии «Нового шелкового пути» обширны.

1. Оптимизация транспортных маршрутов включает создание новых транспортных коридоров, что сократит время доставки грузов из Китая в Европу с 45–60 суток морским путем до 10–13 суток сухопутным. Это позволит улучшить логистику и снизить стоимость многих китайских товаров. Кроме того, этот шаг укрепит позицию Китая на европейских и азиатских рынках и откроет новые возможности в Африке и на Ближнем Востоке.

2. Диверсификация рынков — расширение географии сбыта становится критически принципиальным для Китая, в особенности учитывая замедление экономического роста в последние годы. Несмотря на значительные ресурсы, Китай сталкивается с ограниченностью человеческих ресурсов, что подчеркивает необходимость поиска новых рынков для китайских товаров, технологий и инвестиций за пределами страны.

3. Китайские компании, особенно в области железнодорожного транспорта и строительства, стремятся выйти за пределы Китая. Это позволяет им обеспечивать работу на многие годы вперед.

4. Выстраивание стратегического сотрудничества со странами ЦВЕ нацелено на обеспечение финансовой и технической поддержки для китайских масштабных проектов.

Библиографические ссылки

1. Bhagwati J. N. The Generalized Theory of Distortions and Welfare / J. N. Bhagwati // Trade, Balance of Payments and Growth. / ed. : J. N. Bhagwati, A. Mundell [et al.]. — Amsterdam : North-Holland, 1971. — P. 69–90.

2. Lipsey, R. G. The General Theory of Second Best / R. G. Lipsey, K. Lancaster // Review of Economic Studies. — 1956. — Vol. 24, N 1., — P. 11–32. (<https://doi.org/10.2307/2296233>)

3. Végh, Zs. «Hungary's Eastern Opening» policy toward Russia: ties that bind? / Zs. Végh // International Issues & Slovak Foreign Policy Affairs. — 2015. — Vol. 24, N 1-2. — P. 47–65.

4. Hungary listed as the world's eighth most attractive investment destination. [Electronic resource] // About Hungary. — 11.05.2018.— Mode of access: <https://abouthungary.hu/news-in-brief/hungary-listed-as-the-worlds-eighth-most-attractive-investment-destination>. — Date access: 30.07.2023.

5. «Си чжоу чжи лу цзи ци да ишан де мин чжу»! Чжун баи гун э юань, и чан э лиан тун оу я да лу. = «Жемчужина Экономического пояса Шелкового пути»! Китайско-Белорусский индустриальный парк соединяет Евразию через промышленность. [Электронный ресурс] / Сяоя Инь // Хуан цю ши бао = Новости. — 08.03.2023. — Режим доступа: http://ydyl.china.com.cn/2023-03/08/content_85152626.htm. — Дата доступа: 30.07.2023 (на кит. яз.).

6. Eurostat [Electronic resource] // European Commission. — Mode of access^
<https://ec.europa.eu/eurostat>. — Mode of access: 30.07.2023.

7. Доклад Ху Цзиньтао на 18-м Всекитайском съезде Коммунистической партии Китая [Электронный ресурс] // Жэньминь жибао. — 19.11.2012. — Режим доступа: <http://russian.people.com.cn/31521/8023881.html>. — Дата доступа: 29.07.2023.

8. От фармстанций до 5G. Как Беларусь и Китай реализуют проекты на 3,5 млрд дол. [Электронный ресурс] // ILEX-новости. — 03.03.2023. — Режим доступа: <https://ilex.by/ot-farmsubstantsij-do-5g-kak-belarus-i-kitaj-realizuyut-proekty-na-3-5-mlrd-dollarov/>. — Дата доступа: 29.07.2023.

9 Ху Чжун. Ди Юань чжен чжи бей цзи ся чжон бай хе цуо де тиао чжан юй цзи юй = Вызовы и возможности китайско-белорусского сотрудничества на фоне геополитики / Ху Чжун // Чже цзиан шу рень да сюе сюе бао = Журн. Чжэцзян. Шурен. ун-та. — 2023. — Т. 23, № 1. — С. 28—30.