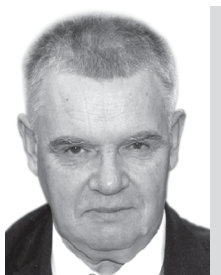


УДК 327+353.2

DOI: 10.17506/18179568_2025_22_3_120

РОЛЬ КИТАЙСКОЙ ИНИЦИАТИВЫ «ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ» В ИНФРАСТРУКТУРНОМ РАЗВИТИИ РЕГИОНОВ СТРАН ЕВРОПЫ



Александр Геннадьевич Нестеров,

Уральский федеральный университет
им. первого Президента России Б.Н. Ельцина,
Екатеринбург, Россия,
alexander.nesterov@urfu.ru



Екатерина Олеговна Муслимова,

Тюменский государственный университет,
Тюмень, Россия,
e.o.muslimova@utmn.ru



Дмитрий Леонидович Пономарев,

Тюменский государственный университет,
Тюмень, Россия,
d.l.ponomarev@utmn.ru

Получена 29.11.2024.

Поступила после рецензирования 15.05.2025.

Принята к публикации 16.06.2025.

© Нестеров А.Г., Муслимова Е.О., Пономарев Д.Л., 2025



Для цитирования: Нестеров А.Г., Муслимова Е.О., Пономарев Д.Л. Роль китайской инициативы «Один пояс, один путь» в инфраструктурно развитии регионов стран Европы // Дискурс-Пи. 2025. Т. 22. № 3. С. 120–135. https://doi.org/10.17506/18179568_2025_22_3_120

Аннотация:

Тенденция неравномерного социально-экономического развития сохраняется не только на глобальном уровне – разрыв между богатым севером и бедным югом заметен во многих регионах мира, включая Европу. Отставание от стран-лидеров влияет на инвестиционную привлекательность менее развитых государств и их отдельных территорий и, как следствие, ограничивает их экономическое развитие. Однако есть государства – внешние партнеры, готовые оказать поддержку, в частности Китайская Народная Республика. Цель данной статьи – показать влияние участия европейских стран в китайской инициативе «Один пояс, один путь» на развитие их регионов. Исследование базируется на концепции трансрегионализма и системном подходе. Структурно-функциональный анализ позволил рассмотреть особенности взаимоотношений между участниками процесса. Проведен вторичный анализ материалов информационных и иных ресурсов, посвященных инфраструктурным проектам в европейских регионах, реализуемых при поддержке КНР и инициативы «Пояса и пути». Методами обобщения, сопоставительного и сравнительного анализа выявлены результаты участия европейских стран в «Поясе и пути», показаны позитивные и негативные для регионов эффекты от взаимодействия. Приводятся результаты анализа сотрудничества регионов Греции, Албании, Сербии, Боснии и Герцеговины, Черногории, Хорватии, Северной Македонии, Словении, Чехии, Словакии, Польши, Болгарии, Румынии, Венгрии, Италии с китайскими инвесторами. Показаны ключевые инфраструктурные проекты, реализованные в регионах пятнадцати европейских стран в рамках инициативы «Пояса и пути». Выделены наиболее привлекательные для инвестиций территории и отрасли. Выводы, сделанные по результатам исследования, могут быть полезны для дальнейшего анализа трансрегиональных связей Европы и Азии, в частности, в рамках инициативы «Один пояс, один путь».

Ключевые слова:

инициатива «Один пояс, один путь», КНР, ЕС, инфраструктурное развитие, трансрегиональное сотрудничество

Источники финансирования:

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 22–78–10118, <https://rscf.ru/project/22-78-10118/>

UDC 327+353.2

DOI: 10.17506/18179568_2025_22_3_120

ROLE OF CHINESE «BELT AND ROAD INITIATIVE» IN THE INFRASTRUCTURAL DEVELOPMENT OF THE EUROPEAN REGIONS

Alexander G. Nesterov,

Ural Federal University
named after the first President of Russia B.N. Yeltsin,
Ekaterinburg, Russia,
alexander.nesterov@urfu.ru

Ekaterina O. Muslimova,

University of Tyumen,
Tyumen, Russia,
e.o.muslimova@utmn.ru

Dmitriy L. Ponomarev,

University of Tyumen,
Tyumen, Russia,
d.l.ponomarev@utmn.ru

Received 29.11.2024.

Revised 15.05.2025.

Accepted 16.06.2025.

For citation: Nesterov, A.G., Muslimova, E.O., Ponomarev, D.L. Role of Chinese "Belt and Road Initiative" in the Infrastructural Development of the European Regions. *Discourse-P*, 22(3), 120–135. (In Russ.). https://doi.org/10.17506/18179568_2025_22_3_120

Abstract

The trend of uneven social and economic development persists not only at the global level – the gap between the rich North and the poor South is noticeable in many regions of the world, including Europe. Of course, a similar disparity reduces the investment attractiveness of the less developed countries and their individual territories and, as a result, limits their economic development. However, there are external partner states that are ready to provide support. One of these accelerators is the People's Republic of China. The purpose of this article is to show the impact of the participation of European countries in the Chinese Belt and Road Initiative (BRI) on the development of their regions. The research is based on the concept of transregionalism and a systematic approach. The structural and functional analysis allowed to consider the features of the relationship between the participants in the process. Analysis of the informative materials and other resources devoted to infrastructure projects in European regions, implemented with the support of the People's

Republic of China and the Belt and Road Initiative, was carried out. By methods of generalization, comparative and comparative analysis, the results of the participation of regions in the BRI are revealed, positive and negative effects of interaction at the regional level are shown. The results of the analysis of cooperation between the regions of Greece, Albania, Serbia, Bosnia and Herzegovina, Montenegro, Croatia, North Macedonia, Slovenia, Czech Republic, Slovakia, Poland, Bulgaria, Romania, Hungary, Italy with Chinese investors are presented. The key infrastructure projects implemented in the regions of fifteen European countries within the framework of the Belt and Road initiative are shown. The most attractive territories and industries for investment have been identified. The conclusions drawn from the results of the study may be useful for further analysis of transregional relations between Europe and Asia, in particular, within the framework of the Belt and Road Initiative.

Keywords:

Belt and Road Initiative, China, EU, infrastructure development, transregional cooperation

Funding:

The reported study was funded by Russian Science Foundation according to the research project № 22–78–10118, <https://rscf.ru/project/22-78-10118/>

Введение

Несмотря на политику протекционизма, проводимую отдельными странами, глобализация остается одной из главных тенденций развития мировой экономики. Данный процесс сохраняет свое влияние, учитывая взаимную заинтересованность стран и регионов, еще не в полной мере раскрывших экономический потенциал.

Особенно ярко выражены связи, основанные на взаимозависимости, в Европе, где существует крупнейшее экономическое и политическое объединение – Европейский союз (ЕС). Он располагает специальным направлением деятельности – политикой сплочения (*cohesion policy*), направленной на устранение социально-экономических диспропорций между странами и регионами. Однако, несмотря на продолжительную историю европейской региональной политики (юридически данное направление было закреплено Единым европейским актом 1986 г.), даже страны, вступившие в ЕС далеко не последними, например, государства Центральной и Восточной Европы, до сих пор не достигли близкого к более экономически развитым западноевропейским странам уровня.

Для стран Южной Европы характерен относительно низкий размер валового внутреннего продукта (ВВП) на душу населения, высокий уровень долговой нагрузки и безработицы. Так, например, в Австрии, Венгрии и Словении отношение госдолга к ВВП превышает 70%, а в Португалии и Греции показатель

составляет 112 и 173 % соответственно¹. Проблема безработицы особенно остро стоит в Балканских странах, которые в ЕС пока не входят, но являются кандидатами на вступление в него: в Черногории, Боснии и Герцеговине, Северной Македонии и Албании ее уровень имеет двузначные цифры². При этом ситуация из года в год практически не меняется³. Безусловно, все это снижает инвестиционную привлекательность вышеперечисленных стран и их отдельных территорий и, как следствие, ограничивает их экономическое развитие.

Однако решение задачи видится весьма четко, так как есть государства – внешние партнеры, готовые оказать поддержку. Одним из таких является Китайская Народная Республика (КНР), заинтересованная в углублении международного сотрудничества со всеми странами мира, в том числе в трансрегиональном сотрудничестве с регионами ЕС.

Цель данной статьи – показать влияние участия европейских стран в китайской инициативе «Один пояс, один путь» («Пояс и путь») на инфраструктурное и иное развитие их регионов.

Комплекс исследований по проблеме сотрудничества Китая и европейских территорий в рамках инициативы «Один пояс, один путь» можно систематизировать по нескольким группам.

Первую группу составляют научные публикации, посвященные феномену трансрегионализма как нового направления региональной интеграции, развитию трансрегиональных сетей взаимодействия в евразийском пространстве. А. Д. Воскресенский, а также М. М. Лебедева и Д. А. Кузнецов, одни из основных исследователей трансрегионализма в отечественной науке, сформулировали подход к определению трансрегионализма как зонтичному понятию для описания новых региональных проектов, не привязанных к границам и институтам (Лебедева, Кузнецова, 2019; Кузнецов, 2020). В данном контексте китайская инициатива «Один пояс, один путь» представляется трансрегиональной альтернативой западным моделям интеграции, нацеленной на формирование конкурентоспособной модели международной кооперации нового типа, и основанной на принципе трансрегионального «соразвития», провозглашенного китайской стороной (Кузнецов, 2020).

Вторая группа научных работ включает публикации, связанные с изучением особенностей строительства китайской инициативы «Один пояс, один путь». А. А. Маслов и С. Г. Лузянин анализируют возможности и риски стран-участниц инициативы (Лузянин, 2019; Маслов, 2020); А. Г. Ларин рассматривает идейную, экономическую, инфраструктурную, стратегическую и технологическую состав-

¹ *Third quarter of 2023. Government debt down to 89.9 % of GDP in euro area*. Retrieved January 19, 2024, from [https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/18357971/2-22012024-AP-EN.pdf/8b631960-6df6-b7b6-49a0-031dca1479c6#:~:text=The%20highest%20ratios%20of%20government,%25\)%20and%20Denmark%20\(30.1%25\)](https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/18357971/2-22012024-AP-EN.pdf/8b631960-6df6-b7b6-49a0-031dca1479c6#:~:text=The%20highest%20ratios%20of%20government,%25)%20and%20Denmark%20(30.1%25))

² *Unemployment rate in the Western Balkans from 2020 to 2022, by country*. Retrieved January 19, 2024, from <https://www.statista.com/statistics/1331466/western-balkans-unemployment-by-country/>

³ *Western Balkans Regular Economic Report*. Retrieved January 19, 2024, from <https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/western-balkans-regular-economic-report>

ляющие инициативы (Ларин, 2016); Е. Н. Грачиков фокусируется на стратегии партнерских отношений Китайской Народной Республики со странами-реципиентами (Грачиков, 2019).

Третья группа объединяет работы, описывающие непосредственное взаимодействие сторон в ходе реализации проектов «Пояса и пути». Большое внимание уделяется инфраструктурным проектам: экономическим и транспортным коридорам в приграничном пространстве России, Китая, Монголии (Авдаков, 2018; Ван Цзюньтао и др., 2021). Значительное число работ посвящено участию в инициативе отдельных стран: Казахстана (Цюй Цюжунь, 2023), Азербайджана (Агаев, 2022), Ирана (Федулов, 2018), А. Г. Нестеров рассматривает риски и перспективы участия в китайской инициативе для России (Нестеров, 2021). Также исследователями освещается культурный взаимообмен (Алексеев-Апраксин и др., 2023), туристические проекты (Zhifei Li, Chenchen Zhang, 2020), совместные научные инициативы в рамках «Пояса и пути» (Наро, 2021).

Таким образом, можно наблюдать растущее число научных исследований и публикаций, посвященных изучению китайской инициативы «Пояса и пути» и различным аспектам ее практической реализации. Однако, потенциал трансрегионального взаимодействия европейских и азиатских территорий в рамках «Пояса и пути» пока изучен слабо. Особый интерес представляет развитие регионов Европы, подкрепленное инвестициями КНР.

Исследование базируется на концепции трансрегионализма с опорой на классификацию видов трансрегиональных отношений, выделенных М. М. Лебедевой и Д. А. Кузнецовым, согласно которой инициатива «Один пояс, один путь» носит сетевой трансрегиональный характер.

Основным в ходе исследования стал системный подход, с помощью которого были выявлены главные участники инициативы (государствами, регионами, корпорациями и компаниями, научными и другими учреждениями, органами власти различного уровня и т. д.), а также выстроенные связи и отношения между ними. Структурно-функциональный анализ позволил рассмотреть особенности взаимоотношений между участниками процесса.

В ходе исследования был проведен вторичный анализ материалов информационно-коммуникационных и иных ресурсов, посвященных инфраструктурным проектам в европейских регионах, реализуемых при поддержке КНР и инициативы «Пояса и пути». Проводился анализ статистических и экономических показателей сотрудничества регионов Греции, Албании, Сербии, Боснии и Герцеговины, Черногории, Хорватии, Северной Македонии, Словении, Чехии, Словакии, Польши, Болгарии, Румынии, Венгрии, Италии с китайскими инвесторами.

Методами обобщения, сопоставительного и сравнительного анализа были выявлены результаты участия европейских регионов в «Поясе и пути», показаны позитивные и негативные эффекты от взаимодействия.

Результаты исследования

В 2013 году Председатель КНР Си Цзиньпин выдвинул инициативу «Один пояс, один путь», целью которой является создание инфраструктуры, способству-

ющей развитию торговых отношений между странами Азии, Европы и Африки⁴. Идею китайского лидера поддержало руководство 148 стран мира. Соглашения о сотрудничестве в рамках инициативы были подписаны с 31 международной организацией. При поддержке национальных правительств китайские компании начали активно инвестировать в транспортную инфраструктуру государств, расположенных на пути следования товарных потоков. Безусловно, ядром интереса для Китая выступает рынок Европы ввиду его высокой капиталоемкости и покупательной способности населения. Оптимальными морскими вратами для входа на этот рынок являются Средиземноморское побережье и транспортные узлы прибрежных государств, которые как раз переживают характерные для южных регионов трудности, упомянутые выше. Именно здесь может быть достигнут максимальный эффект от сотрудничества.

В качестве примера можно привести Грецию, экономика которой пятнадцать лет назад находилась на грани коллапса из-за отсутствия средств, необходимых для обслуживания госдолга. Традиционные партнеры готовились к тому, что страна объявит дефолт по гособлигациям. Европейские инвесторы сворачивали активность в стране, несмотря на готовность греческого правительства использовать опцию приватизации. Китайский бизнес, напротив, воспринял это как окно возможностей и принял предложение к сотрудничеству. В конце 2009 года государственный холдинг «China COSCO Shipping Co. Ltd.», впервые вошел в капитал греческого порта Пирей, а к 2016 году стал контролирующим акционером, приобретя 67% акций за €368,5 млн. При этом китайские инвесторы взяли на себя обязательство направить на модернизацию портовой инфраструктуры еще €350 млн⁵. В настоящий момент порт Пирей является одним из крупнейших логистических центров Европы и выступает очагом развития греческого региона Аттика, создавая рабочие места для местного населения и открывая возможности для развития малого и среднего бизнеса⁶. Конечно, китайские инвесторы приобрели порт не столько для входа на рынок Греции, который объективно является небольшим, сколько для интеграции в общеевропейский рынок. Для оптимизации логистики они включились в развитие железнодорожной инфраструктуры как в Греции, так и в других странах Балканского полуострова, выделив на эти цели сотни миллионов евро.

Следующими на пути следования товарных потоков в рамках инициативы «Один пояс, один путь» должны были выступать Албания, Северная Македония и Сербия. Но если с бывшими Югославскими республиками Китай быстро достиг взаимопонимания, то с Албанией возникли сложности. Причина – давление на албанское руководство со стороны Брюсселя, который пытается ограничить экспансию Китая в регион. В настоящий момент Албания пытается реанимиро-

⁴ Стратегическое видение Си Цзиньпина: «Один пояс, один путь» открывает «пространство для строительства мечты». Взято 21 января 2024, с <http://politics.people.com.cn/n/2014/0811/c1001-25439028.html>

⁵ China COSCO Shipping приобрела контрольный пакет акций у оператора греческого порта Пирей (2016, 9 апреля). Жэньминь Жибао.

⁶ Piraeus Port Information and Guide – 2023. Retrieved January 19, 2024, from <https://blog.shipsgo.com/piraeus-port-information-and-guide-2023/>

вать отношения с Китаем, но пока прогресс наблюдается лишь в сфере туризма. В начале 2023 года официальными представителями государств был подписан меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве в данном направлении.

Что касается соседней Северной Македонии, то страна стала вызывать интерес со стороны Китая еще с момента обретения ею независимости. Внеблоковый статус нового государства позволял местному бизнесу заключать торговые соглашения с китайскими партнерами, что способствовало притоку восточного капитала в экономику страны. В настоящий момент китайский бизнес реализует на территории государства 15 инвестиционных проектов, на общую сумму более €8 млрд. При финансовой поддержке Экспортно-импортного банка Китая были построены автострада Миладиновици–Штип в Восточном регионе страны и высокоскоростное шоссе Кичево–Охрид на Юго-Западе. Реализацией проектов занималась китайская корпорация «Sinohydro».

Одним из ключевых партнеров Китая на Балканах является Сербия, с руководством которой в 2008 году было подписано соглашение о стратегическом партнерстве. После подписания документа сербским предприятиям удалось привлечь китайский капитал на миллиарды евро. Торговый оборот между странами стал стремительно увеличиваться, превысив €5,5 млрд в 2023 году. Конечно, пока Сербия в двусторонних отношениях выступает нетто-импортером, стороны ведут официальные переговоры по условиям соглашения о свободной торговле.

Наибольшей синергии странам удалось достичь в вопросе развития транспортной инфраструктуры. Крупнейшим проектом стала прокладка высокоскоростной железной дороги из Белграда в Будапешт, которую осуществила китайская корпорация «China Railway Construction Corp». Стоимость реализации проекта превысила €3 млрд. Совокупные же инвестиции Китая в сербскую экономику в 2022 году составили €21 млрд⁷.

Повышенный интерес у китайского бизнеса вызывает имеющая выход к Адриатическому морю Черногория. По объему прямых инвестиций в эту страну Китай уступает лишь России. Главным региональным проектом, в котором участвовал китайский капитал, стало строительство 170-километровой трассы, ведущей из черногорского портового города Бар в сербский Боляре. В качестве кредитора выступил Китайский экспортно-импортный банк⁸. Учитывая сложный рельеф местности, по которой прокладывалась автомагистраль, сроки сдачи постоянно откладывались, а стоимость строительства пересматривалась в большую сторону. В результате расходы на реализацию проекта превысили €1,3 млрд что негативным образом отразилось на и без того высокой долговой нагрузке страны.

В настоящий момент Китай является одним из основных держателей госдолга Черногории. Правительство балканской страны даже предлагало членам ЕС перекупить этот долг у Китая. Однако Брюссель не спешит это делать, понимая высокие риски дефолта. Не исключено, что для решения проблемы

⁷ *How Did China Become the Largest Investor in Serbia?* Retrieved January 19, 2024, from <https://chinaobservers.eu/how-did-china-become-the-largest-investor-in-serbia/>

⁸ *China's CRBC Keen to Build Montenegrin Highway's Next Stretch.* Retrieved January 20, 2024, from <https://balkaninsight.com/2023/07/12/chinas-crbc-keen-to-build-montenegrin-highways-next-stretch/>

руководству Черногории придется пойти на приватизацию того самого порта Бар, из которого ведет проблемная автомагистраль.

Активно развиваются экономические отношения Китая с Боснией и Герцеговиной. Особых успехов удалось добиться в сфере энергетики. При финансовой поддержке упомянутого ранее Китайского экспортно-импортного банка был построен энергоблок на ТЭС Тузла в Республике Сербской и модернизирован энергоблок на ТЭС Гацко, расположенной в Федерации Боснии и Герцеговины. Поскольку данные ТЭС работают на угле, западные инвесторы воздерживаются от вложений в подобные проекты, отдавая инициативу Китаю. Впрочем, азиатские партнеры помогают боснийцам развивать и зеленую энергетику, а также принимают участие в развитии транспортной инфраструктуры⁹.

Не менее амбициозный проект был реализован при участии Китая в соседней Хорватии. В 2018 году группа китайский компаний во главе с уже упомянутой «China Road and Bridge Corporation» выиграла тендер на строительство Пелешацкого моста в заливе Мали Стон, который должен был связать южный анклав Хорватии с основной территорией страны¹⁰. Уникальность проекта заключается в том, что он был профинансирован Брюсселем, хотя обычно китайский подряд сопровождается китайскими же инвестициями.

Высокую заинтересованность у компаний из Поднебесной вызывает и портовая инфраструктуры Хорватии. С момента подписания меморандума о взаимопонимании между странами в 2017 году представители китайского бизнеса вели активные переговоры о входе в капитал ряда торговых портов в обмен на инвестиции. Однако соглашения так и не были подписаны из-за давления на официальный Загреб со стороны США, которые пытаются противодействовать усилению Китая на Балканах.

Однако с рядом транспортных предприятий балканского региона китайскому бизнесу не удалось построить деловые отношения. Так, безрезультатно завершилась попытка китайских инвесторов войти в капитал еще одного крупного адриатического узла – словенского порта Копер. Несмотря на то, что Китай готов был выделить сотни миллионов евро на модернизацию грузового терминала и прокладку новой железнодорожной ветки, правительство европейской страны не согласовало сделку. Дело в том, что у Словении как у члена ЕС больше возможностей для привлечения проектного финансирования на оптимальных для себя условиях, чем у большинства балканских государств. Ровно по этой же причине китайскому бизнесу было отказано в покупке международного аэропорта в Мариборе, втором по величине городе страны. Тем не менее, Китай и Словения сохраняют интерес друг к другу, о чем свидетельствует растущий взаимный товарооборот. Особую роль партнеры уделяют развитию отношений в области зеленой энергетики, инновациях и фармацевтике.

⁹ *China State Construction Engineering starts works on motorway in Bosnia*. Retrieved January 20, 2024, from <https://seenews.com/news/china-state-construction-engineering-starts-works-on-motorway-in-bosnia-796645>

¹⁰ *After Pelješac, China and Croatia Eye a New Bridge Project*. Retrieved January 22, 2024, from <https://chinaobservers.eu/after-peljesac-china-and-croatia-eye-a-new-bridge-project/>

Большие надежды китайское правительство возлагало на сотрудничество с Чехией. Девять лет назад в присутствии лидеров государств было заключено несколько крупных сделок. Покупателем выступил китайский энергетический холдинг «CEFC», но объекты приобретения не были связаны с энергетикой. Однако спустя три года после приобретения, холдинг «CEFT» сам перешел под контроль государственного конгломерата «China International Trust Investment Corporation», допустив дефолт по облигациям. Группа вошла также в капитал авиаперевозчика «Travel Service», что способствовало взрывному росту турпотока из Китая в Чехию¹¹. После этого отношения между странами несколько охладились и китайским инвесторам пришлось покинуть ряд совместных проектов.

Похожая тенденция наблюдается и во взаимодействии Китая со Словакией. Каких-либо значимых совместных проектов просто нет. Премьер-министр европейского государства Роберт Фицо в декабре 2023 года обратил внимание на то, что практически весь словацкий экспорт в Китай представлен продукцией, произведенной транснациональными компаниями, головные офисы которых находятся в других странах. Политик рассчитывает, что ему удастся договориться с китайскими партнерами о поставках в Поднебесную сельхозпродукции, произведенную локальными компаниями¹². В случае успеха дополнительную подпитку могут получить бюджеты юго-западных регионов Словакии: Трнавского и Нитрянского краев, в которых как раз развито сельское хозяйство.

В позитивном ключе развиваются отношения Китая с Болгарией, руководство которой не раз заявляло о готовности допустить азиатских инвесторов к участию в инфраструктурных проектах стратегического назначения. В 2017 году китайский холдинг «China Railway Rolling Stock Corporation» протянул руку помощи находящемуся на грани дефолта оператору болгарских железных дорог, предложив рефинансировать его долг перед кредиторами на сумму €130 млн¹³.

В 2019 году «China Machinery Engineering Corporation», контролируемая китайским государственным холдингом «Sinomach», заключила контракт с Логистическим центром Варны «EAD» на модернизацию одноименного порта. Согласно договоренностям, китайская компания должна была за три года построить новый терминал. Сумма сделки составила €120 млн¹⁴. Строительство

¹¹ *Chinese Investments in the Czech Republic: Opportunity or Threat?* Retrieved January 22, 2024, from <https://chinaobservers.eu/chinese-investments-in-the-czech-republic-opportunity-or-threat/#:~:text=The%20Mysterious%20Tale%20of%20CEFC's%20Czech%20Investments&text=Among%20the%20deals%20announced%20in,real%20estate%20in%20downtown%20Prague>

¹² *China cannot be ignored, Fico says.* Retrieved January 22, 2024, from <https://spectator.sme.sk/c/20049040/china-cannot-be-ignored-fico-says.html>

¹³ *Chinese CRRC Corporation Withdraws From €610 Million Bulgarian Train Tender Amid EU Investigation.* Retrieved January 21, 2024, from <https://swarajyamag.com/infrastructure/chinese-crrc-corporation-withdraws-from-610-million-bulgarian-train-tender-amid-eu-investigation>

¹⁴ *China Machinery Engineering Corporation signs contract for port of Varna enlargement.* Retrieved January 21, 2024, from <https://www.portseurope.com/china-machinery-engineering-corporation-signs-contract-for-port-of-varna-enlargement/>

было завершено в срок, став первым крупным китайско-болгарским проектом, реализованным в рамках инициативы «Один пояс, один путь».

Более настороженно к экспансии китайского бизнеса относятся в Румынии. Странам пока не удается реализовать имеющийся потенциал сотрудничества. Единственным успехом можно считать запуск транспортного сообщения по маршруту Ухань-Констанца, однако румынский порт стал лишь точкой приема китайской продукции и особых инвестиций в развитие не получил.

С переменным успехом идет реализация проектов Китая в соседней Польше, хотя страны являются стратегическими партнерами с 2016 года. Изначально планировалось, что Польша станет ключевым транспортным хабом на пути следования товарных потоков из Азии в Западную Европу и обратно. В начале 2022 года лидеры стран обсуждали возможность создания в Польше масштабного логистического центра. Предполагалось, что финансированием и реализацией проекта займется китайская сторона. Однако стройка так и не была запущена.

Не устраивает польскую сторону и несбалансированность торгового оборота между странами: в 2022 году объем китайских поставок более чем в 12 раз превысил объем польских. Для устранения перекоса польское правительство пытается локализовать китайское производство внутри страны, но оказываемое со стороны западных партнеров давление тормозит процесс. Даже компания Haier, являющаяся крупнейшим в мире производителем бытовой техники, уже несколько лет не может получить разрешение на запуск в Польше сборочного производства.

Впрочем, есть примеры и удачного сотрудничества. Так, например, благодаря китайским инвесторам удалось спасти находившийся на грани банкротства старейший подшипниковый завод «Fabryka Łozysk Tocznych-Krasnik S.A.»¹⁵. Буквально два года потребовалось китайскому менеджменту на то, чтобы предприятие вновь стало прибыльным и вошло в список крупнейших налогоплательщиков Люблинского воеводства.

Особое место в развитии китайско-европейских отношений занимает Венгрия, которая стала первой страной региона, присоединившейся к инициативе «Один пояс, один путь». Соглашение о сотрудничестве было подписано в 2015 году, дав старт притоку китайских инвестиций в реализацию проектов в сфере транспорта, энергетики и машиностроения.

Весной 2023 года китайская компания «Eve Power» объявила о планах строительства в венгерском городе Дебрецен завода по производству аккумуляторных батарей, который будет снабжать продукцией как немецкие автоконцерны, так и локальных игроков. Инвестиции в проект составят €1 млрд¹⁶. Реализация проекта обеспечит жителей региона Великой северной равнины новыми рабочими местами еще до ввода завода в эксплуатацию.

¹⁵ *Spotlight: Chinese investment breathes new life into Polish factory, town*. Retrieved January 22, 2024, from http://www.xinhuanet.com/english/2019-08/20/c_138324090.htm

¹⁶ *Chinese battery maker EVE Power to build plant in Hungary*. Retrieved January 22, 2024, from <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinese-battery-maker-eve-power-build-plant-hungary-2023-05-09/>

В настоящий момент Венгрия входит в тройку крупнейших торговых партнеров Китая в Центральной и Восточной Европе. Согласно данным Главного таможенного управления КНР взаимный торговый оборот в 2022 году достиг рекордных 103,5 млрд юаней¹⁷. Подобных успехов удалось достичь во многом благодаря умению венгерского руководства отстаивать свои национальные интересы внутри ЕС и противостоять политическому натиску официального Брюсселя.

Возвращаясь к южным регионам Европы, стоит отметить, что многообещающих результатов сулили контакты официального Пекина с Римом. Италия стала первым и единственным членом G7, присоединившимся к инициативе «Один пояс, один путь». Стремительная экспансия китайских инвесторов в Италию не могла не вызвать беспокойство у официального Брюсселя, который видел в этом угрозу стабильности ЕС. Итальянское правительство стало испытывать активное политическое давление со стороны традиционных партнеров, в результате чего в декабре 2023 года было объявлено о выходе страны из инициативы «Один пояс, один путь». Конечно, Италия не хочет терять в лице Китая торгового партнера, учитывая, что в 2022 году итальянский экспорт в Поднебесную достиг \$17,3 млрд причем большая часть поставленной продукции имела высокую добавленную стоимость. Однако очевидно, что поток китайских инвестиций ближайшие годы будет смещен с Апеннин на более независимые Балканы.

Впрочем, Китай хочет укрепить сотрудничество и с другими странами ЕС, пытаясь убедить, что от этого они только выиграют – приглашение участвовать в инициативе получали Дания, Ирландия, Испания, Сан-Марино. Местный бизнес это прекрасно понимает. Но здесь уже встает вопрос независимости самого ЕС, который остается открытым.

Заключение

В 2023 году инициатива «Один пояс, один путь» отметила десятилетие. В этот период были продемонстрированы беспрецедентные по объему и географическому охвату результаты. На примере регионов из пятнадцати европейских стран можно проследить усиление их инфраструктурного развития за счет участия в инициативе «Пояса и пути». Несмотря на то, что Европа занимает лишь четвертое место в списке макрорегионов, привлекающих китайские инвестиции в рамках инициативы (после Восточной Азии, Ближнего Востока и Северной Африки), а по другим данным – пятое, обгоняя лишь Западную Азию, китайские компании довольно охотно осваивают европейский рынок. В первую очередь это инфраструктурные и логистические проекты – то, что в будущем облегчит маршруты «продукция-потребитель». Китайские корпорации предлагают достаточно благоприятные условия инвестирования и софинансирования, а в некоторых случаях спасают европейские индустрии от банкротства.

¹⁷ *Chinese yuan exceeds the dollar in China-Hungary trade amid stronger connectivity.* Retrieved January 24, 2024, from <https://www.globaltimes.cn/page/202309/1298550.shtml#:~:text=Bilateral%20trade%20volume%20reached%20a,in%20Central%20and%20Eastern%20Europe>

Тем не менее, китайская экспансия вызывает опасение у местных, национальных и общеевропейских властей, что не всегда является оправданным. Страны и регионы Западной и Восточной Европы все больше расходятся во мнениях относительно инфраструктурных проектов и инвестиций «Пояса и пути», что прослеживается на примере выхода Италии из инициативы, при этом вся Европа приветствует валютные связи с Китаем и более широкое внедрение юаня. Также у европейских стран нет ни стратегии, ни общего нарратива в отношении с Китаем, и подобная асимметрия в подходах открывает КНР возможность выявлять и использовать различия между государствами и регионами, удовлетворяя их интересы и предпочтения.

Список литературы

1. Авдаков, И.Ю. (2018). Проект «Экономический пояс шелкового пути» и транспортно-промышленный коридор Россия–Китай–Монголия. *Восточная аналитика*, (4), 7–10.
2. Агаев, И. (2022). Китайская концепция «Один пояс – один путь» в контексте интересов Азербайджанской Республики. В В.И. Герасимов (Отв. ред.), *Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество: Материалы Четвертой Междунар. науч. практ. конф. «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества»* (Вып. 5, ч. 1, с. 16–21). Москва: ИНИОН РАН.
3. Алексеев-Апраксин, А.М., Сюй, Ж., Дин, С. (2023). Россия и Китай: культурные трансферы на северных маршрутах великого шелкового пути. *Гуманитарные ведомости ТГПУ им. Л.Н. Толстого*, (2), 59–76. <https://doi.org/10.22405/2304-4772-2023-1-2-59-76>
4. Ван, Ц., Вовенда, А.В., Любина, Д.Е., Мушенко, Е.В. (2021). Развитие экономического коридора Китай–Монголия–Россия: приграничное измерение. *Социально-политические науки*, 11(5), 27–33. <https://doi.org/10.33693/2223-0092-2021-11-5-27-33>
5. Грачиков, Е.Н. (2019). Стратегия партнерских отношений КНР: практика и ее концептуализация (1993–2018). *Мировая экономика и международные отношения*, 63(3), 83–93. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2019-63-3-83-93>
6. Кузнецов, Д.А. (2020). Китайская инициатива «пояса и пути» и оценка региональных трансформаций. *Сравнительная политика*, 11(2), 187–190. <https://doi.org/10.24411/2221-3279-2020-10030>
7. Ларин, А.Г. (2016). «Экономический пояс шелкового пути»: экономическое содержание, структура, идеология. В В.Е. Петровский (Отв. ред.), *Новый Шелковый путь и его значение для России* (с. 38–57). Москва: Ин-т Дальнего Востока РАН.
8. Лебедева, М.М., Кузнецов, Д.А. (2019). Трансрегионализм – новый феномен мировой политики. *Полис. Политические исследования*, (5), 71–84. <https://doi.org/10.17976/jpps/2019.05.06>
9. Лузянин, С.Г. (2019). «Экономический пояс Шелкового пути»: взгляд из России. В А.В. Лукин, В.И. Якунин (Ред.), *Пути и пояса Евразии*.

Национальные и международные проекты развития на Евразийском пространстве и перспективы их сопряжения (с. 57–88). Москва: Весь мир.

10. Маслов, А. А. (2020). Проблема «долговых ловушек» в рамках китайской инициативы «Пояс и Путь». В Е. С. Войтишек (Отв. ред.), *Актуальные вопросы изучения истории, международных отношений и культур стран Востока: II Междунар. науч. форум «Наследие»: Материалы Междунар. науч. – практ. конф.* (с. 6–14). Новосибирск: Новосиб. гос. ун-т. <https://doi.org/10.25205/978-5-4437-1147-8-6-15>

11. Нестеров, А. Г. (2021). Концепция «Нового Шелкового пути» в контексте интересов России. *Znanstvena misel*, (57), 43–47.

12. Федулов, И. В. (2018). Иран и «экономический пояс Шелкового пути». *Восточная аналитика*, (3), 105–109.

13. Цюй, Ц. (2023). Казахстан в инициативе «Один пояс, один путь» (2013–2022 гг.). *Вестник Томского государственного университета. История*, (81), 121–126. <https://doi.org/10.17223/19988613/81/14>

14. Haro, Sly M. (2021). Suzhou industrial park and its role in the belt and road initiative: the great stone industrial park in Belarus. *Revista de Gestão*, 28(4), 316–334. <https://doi.org/10.1108/REGE-01-2021-0003>

15. Zhifei Li, & Chenchen Zhang (2020). International Tourism Cooperation Based on “the Belt and Road”: Strategy and Path. *Confrontation and Cooperation: 1000 Years of Polish-German-Russian Relations*, 6(1), 25–31. <https://doi.org/10.2478/conc-2020-0003>

References

1. Agaev, I. (2022). Kitayskaya kontseptsiya “Odin poyas – odin put” v kontekste interesov Azerbaydzhanskoj Respubliki [The Chinese Belt and Road Initiative in the Context of the Interests of the Republic of Azerbaijan]. In V. I. Gerasimov (Resp. ed.), *Bol'shaya Evraziya: razvitie, bezopasnost', sotrudnichestvo: Materialy Chetvertoy Mezhdunar. nauch. prakt. konf. “Bol'shaya Evraziya: natsional'nye i tsivilizatsionnye aspekty razvitiya i sotrudnichestva”* (Iss. 5, pt. 1, pp. 16–21). Moscow: INION RAN.

2. Alekseev-Apraksin, A. M., Xu, R., & Ding, X. (2023). Rossiya i Kitay: kul'turnye transfery na severnykh marshrutakh velikogo shelkovogo puti [Russia and China: Cultural Transfers on the Northern Routes of the Great Silk Road]. *Gumanitarnye vedomosti TGPU im. L. N. Tolstogo*, (2), 59–76. <https://doi.org/10.22405/2304-4772-2023-1-2-59-76>

3. Avdakov, I. Yu. (2018). Proekt “Ekonomicheskij poyas shelkovogo puti” i transportno-promyshlennyy koridor Rossiya–Kitay–Mongoliya [The Silk Road Economic Belt Project and the Russia-China-Mongolia Transport and Industrial Corridor]. *Vostochnaya analitika*, (4), 7–10.

4. Fedulov, I. V. (2018). Iran i “ekonomicheskij poyas Shelkovogo puti” [Iran and “Economic Belt of the Silk Road”]. *Vostochnaya analitika*, (3), 105–109.

5. Grachikov, E. N. (2019). Strategiya partnerskikh otnosheniy KNR: praktika i ee kontseptualizatsiya (1993–2018) [Chinese Partnership Strategy: Practice

and its Conceptualisation (1993–2018)]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*, 63(3), 83–93. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2019-63-3-83-93>

6. Haro, Sly M. (2021). Suzhou industrial park and its role in the belt and road initiative: the great stone industrial park in Belarus. *Revista de Gestão*, 28(4), 316–334. <https://doi.org/10.1108/REGE-01-2021-0003>

7. Kuznetsov, D. A. (2020). Kitayskaya initsiativa “poyasa i puti” i otsenka regional'nykh transformatsiy [Chinese “Belt and Road” Initiative, and Assessment of Regional Transformations]. *Sravnitel'naya politika*, 11(2), 187–190. <https://doi.org/10.24411/2221-3279-2020-10030>

8. Larin, A. G. (2016). “Ekonomicheskii poyas shelkovogo puti”: ekonomicheskoe sodержanie, struktura, ideologiya [“The Silk Road Economic Belt”: Economic Content, Structure, and Ideology]. In V. E. Petrovskiy (Resp. ed.), *Novyy Shelkovyy put' i ego znachenie dlya Rossii* (pp. 38–57). Moscow: In-t Dal'nego Vostoka RAN.

9. Lebedeva, M. M., & Kuznetsov, D. A. (2019). Transregionalizm – novyy fenomen mirovoy politiki [Transregional Integration as a New Phenomenon of World Politics: Nature and Prospects]. *Polis. Politicheskie issledovaniya*, (5), 71–84. <https://doi.org/10.17976/jpps/2019.05.06>

10. Luzyanin, S. G. (2019). “Ekonomicheskii poyas Shelkovogo puti”: vzglyad iz Rossii [The Silk Road Economic Belt: A Russian Perspective]. In A. V. Lukin, V. I. Yakunin (Eds.), *Puti i poyasa Evrazii. Natsional'nye i mezhdunarodnye proekty razvitiya na Evraziyskom prostranstve i perspektivy ikh sopryazheniya* (pp. 57–88). Moscow: Ves' mir.

11. Maslov, A. A. (2020). Problema “dolgovykh lovushek” v ramkakh kitayskoy initsiativy “Poyas i Put” [The Problem of “Debt Traps” within the Chinese Belt and Road Initiative]. In E. S. Voytishek (Resp. ed.), *Aktual'nye voprosy izucheniya istorii, mezhdunarodnykh otnosheniy i kul'tur stran Vostoka: II Mezhdunar. nauch. forum “Nasledie”: Materialy Mezhdunar. nauch. – prakt. konf.* (pp. 6–14). Novosibirsk: Novosib. gos. un-t. <https://doi.org/10.25205/978-5-4437-1147-8-6-15>

12. Nesterov, A. G. (2021). Kontseptsiya “Novogo Shelkovogo puti” v kontekste interesov Rossii [The Concept of the “New Silk Road” in the Context of Russia's Interests]. *Znanstvena misel*, (57), 43–47.

13. Qu, Q. (2023). Kazakhstan v initsiative “Odin poyas, odin put” (2013–2022 gg.) [Kazakhstan in the Initiative “One Belt, One Way” (2013–2022)]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya*, (81), 121–126. <https://doi.org/10.17223/19988613/81/14>

14. Wan, Ju., Vovenda, A. V., Luybina, D. E., & Mushenko, E. V. (2021). Razvitie ekonomicheskogo koridora Kitay–Mongoliya–Rossiya: prigranichnoe izmerenie [Development of the China–Russia–Mongolia Corridor: Cross-Border Dimension]. *Sotsial'no-politicheskie nauki*, 11(5), 27–33. <https://doi.org/10.33693/2223-0092-2021-11-5-27-33>

15. Zhifei LI, Chenchen Zhang (2020). International Tourism Cooperation Based on “the Belt and Road”: Strategy and Path. *Confrontation and Cooperation: 1000 Years of Polish-German-Russian Relations*, 6(1), 25–31. <https://doi.org/10.2478/conc-2020-0003>

Информация об авторах

Александр Геннадьевич Нестеров, доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой зарубежного регионоведения Уральского федерального университета им. первого Президента России Б.Н. Ельцина, Екатеринбург, Россия, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3349-6204>, e-mail: alexander.nesterov@urfu.ru

Екатерина Олеговна Муслимова, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник кафедры международных отношений и регионоведения Тюменского государственного университета, Тюмень, Россия, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3866-450X>, e-mail: e.o.muslimova@utmn.ru

Дмитрий Леонидович Пономарев, кандидат экономических наук, доцент кафедры менеджмента и бизнеса Тюменского государственного университета, Тюмень, Россия, e-mail: d.l.ponomarev@utmn.ru

Information about the authors

Alexander Gennadievich Nesterov, Doctor of Sciences (History), Professor, Ural Federal University named after the first President of Russia B.N. Yeltsin, Ekaterinburg, Russia, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3349-6204>, e-mail: alexander.nesterov@urfu.ru

Ekaterina Olegovna Muslimova, Candidate of Sciences (History), University of Tyumen, Tyumen, Russia, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3866-450X>, e-mail: e.o.muslimova@utmn.ru

Dmitriy Leonidovich Ponomarev, Candidate of Sciences (Economy), University of Tyumen, Tyumen, Russia, e-mail: d.l.ponomarev@utmn.ru
