УДК 327

Анатолий ЦВЫК

“ОДИН ПОЯС, ОДИН ПУТЬ”: ВЗГЛЯД ИЗ ЕВРОПЫ

Аннотация. Данная статья продолжает исследование проблематики отношений между ЕС и Китаем, которые были подробно проанализированы известным российским учёным М.Г. Носовым. Статья предметно рассматривает одно из важных направлений европейско-китайских отношений, которое вошло в их повестку дня в последние несколько лет – участие стран Европейского Союза в китайском геоэкономическом проекте “Один пояс, один путь”. Актуальность этой темы обусловлена тем, что большинство государств ЕС являются членами Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, а также участвуют в проектах развития транспортной и логистической инфраструктуры в Европе, которые финансируются китайскими инвесторами. Автор отмечает, что в сотрудничестве с Китаем в реализации инициативы “Один пояс, один путь” проявляются проблемы выработки единой внешнеполитической стратегии Евросоюза по отношению к другим акторам. Китай, в свою очередь, меняет инвестиционную стратегию в Европе, а также на фоне слабости субъектности ЕС развивает отношения на двустороннем уровне, в первую очередь со странами Центральной и Восточной Европы.

Ключевые слова: Европейский Союз, Шёлковый путь, Китай, Германия, Центральная и Восточная Европа.

Актуальность изучения европейско-китайских отношений обусловлена рядом факторов. Как отмечает в своей статье российский исследователь, член-корр. РАН М.Г. Носов, в ситуации, когда политика президента Трампа внесла неопределённость в отношения между тремя крупнейшими в мире экономическими парт-

---

© **Цвык Анатолий Владимирович** – кандидат исторических наук, старший преподаватель кафедры теории и истории международных отношений, факультет гуманитарных и социальных наук, ФГАОУ ВО “Российский университет дружбы народов”. **Адрес:** Россия, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, 10/2. **E-mail:** tsvyk-av@rudn.ru

Статья подготовлена в рамках научного проекта РФФИ – Китайская академия общественных наук (КАОН) № 17-27-21002 на тему “Российская и китайская помощь странам Азии и Африки: сравнительный анализ и перспективы координации”.

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope12019104112>

нёрами – США, Китаем и ЕС, отношения между Брюсселем и Пекином остаются одним из важнейших факторов мировой политики [Носов, 2018]. Современные отношения между Европейским Союзом и Китаем характеризуются всеобъемлющим наполнением двусторонней повестки дня, которая включает в себя вопросы инвестиционного, торгово-экономического, политического сотрудничества, охраны окружающей среды и др. Евросоюз и Китай являются важными торговыми партнёрами, товарооборот между ЕС и КНР в 2017 г. составил около 573 млрд евро и характеризуется заметной асимметрией (китайский экспорт в ЕС превышает импорт из стран Евросоюза почти в два раза).

С 1998 по 2018 г. между ЕС и Китаем состоялись 20 саммитов, свыше 50 регулярных секторальных встреч, а в 2018 г. были учреждены два форума – Диалог по проблемам экономики и торговли и Диалог по вопросам стратегических отношениям с участием высших должностных лиц обеих сторон [Носов, 2018].

Как отмечает М.Г. Носов, в настоящее время рабочие отношения между ЕС и Китаем строятся на нескольких основных фундаментах: политический диалог, экономический и секторальный диалог и гражданский диалог [Носов, 2015]. Главным механизмом практической реализации политического сотрудничества является Стратегический диалог высокого уровня, в котором участвуют представители ведомств, занимающихся внешней политикой и безопасностью. В рамках экономического диалога функционируют более 40 комитетов, рабочих групп, семинаров и диалогов. Гражданский диалог предусматривает раз в два года встречи высоких официальных лиц в сферах образования и культуры и проведение диалога по этим проблемам, включая молодёжную политику и права человека [Носов, 2015].

В отношениях с Китаем Брюссель старается придерживаться коллективного общеевропейского подхода, руководствуясь принятой государствами – членами ЕС в 2013 г. “Стратегической повесткой дня сотрудничества ЕС – КНР – 2020”. Евросоюз выступает за выстраивание европейско-китайских отношений прежде всего на наднациональном уровне, а затем на уровне двусторонних отношений между государствами – членами ЕС и Китаем [Lungu, 2017].

Стремясь укрепить единую внешнеполитическую линию в отношениях с Китаем, в 2015 г. Евросоюз разработал документ “Элементы новой стратегии ЕС по отношению к Китаю”. В 2018 г. была принята новая стратегия “Connecting Europe & Asia: The EU Strategy”, в которой была конкретизирована европейская политика в отношении стран Азии в рамках подхода “connectivity” [Joint Communication, 2018]. По мнению ряда западных учёных, новая стратегия представляется определенной реакцией Брюсселя на усиление инвестиционной и экономической активности Китая в Европе, реализующего в последние годы глобальный геоэкономический проект, получивший название “Один пояс, один путь”.

“Один пояс, один путь”: особенности участия стран Евросоюза

За последние несколько лет инициатива “Один пояс, один путь” (далее ОПОП), выдвинутая Председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 г., стала флагманской концепцией внешнеэкономической, инвестиционной политики Китая. По замыслу руководства страны, именно реализации ОПОП отводится главное место в “китай-

ской мечте о великом возрождении китайской нации”, в построении “сообщества судьбы для человечества” и “системы международных отношений нового типа”. Большинство внешнеполитических и внешнеэкономических шагов Китая на международной арене направлены на поддержку реализации “Одного пояса, одного пути”.

Инициатива состоит из двух крупных логистических и экономических проектов: Экономического пояса Шёлкового пути (далее ЭПШП) и Морского Шёлкового пути XXI века. Оба проекта предполагают создание в Евразии транспортно-логистической сети, включающей в себя железнодорожные и автомобильные магистрали, воздушные и морские пути, развитие коммуникационных линий. Вдоль транспортных маршрутов создается и модернизируется соответствующая инфраструктура. Предполагается, что все это сформирует интегрированный экономический коридор, который свяжет Китай со странами Европы, Африки и Южной Америки [Бажан, 2018].

После объявления о старте реализации ОПОП впервые проявилось отсутствие консенсуса государств – членов Европейского Союза относительно их участия в геоэкономическом проекте китайской стороны [Tsvyk, 2018]. Более того, изначально страны Евросоюза не уделяли особого внимания инициативе Китая. Однако с того момента, как большинство государств – членов ЕС в 2015 г. стали соучредителями Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (см. таблицу), одного из финансовых институтов инициативы нового Шёлкового пути, их интерес к данному проекту неуклонно возрастает. Большинство европейских стран стали нерегиональными членами АБИИ (16 государств – членов ЕС + Бельгия, Греция и Румыния как потенциальные члены), а Германия, вложившая в уставной капитал АБИИ около 900 млн долл. США, стала четвёртым по величине дольщиком банка – 4,1% (после КНР, Индии и Российской Федерации) [Menegazzi, 2017].

Вопрос сотрудничества между странами ЕС и Китаем в рамках нового Шёлкового пути был включен в повестку дня встреч официальных лиц Китая и Евросоюза, лидеры ряда европейских стран поддержали ОПОП (см. таблицу). В результате все государства ЕС стали в той или иной степени участниками китайского проекта. С некоторыми восточноевропейскими государствами ЕС (Венгрия, Польша, Словакия, Чехия) Китай подписал Меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству в рамках ОПОП. Впоследствии подобный документ был также подписан с Хорватией и Португалией.

Одним из приоритетных направлений сотрудничества между Китаем и европейскими странами является строительство новой или модернизация существующей транспортной инфраструктуры. Следует отметить, что основные проекты затрагивают железнодорожную и портовую инфраструктуру [Виноградов, 2016]. Включив уже действующие трансевразийские железнодорожные магистрали в орбиту ОПОП, Китай старается максимально диверсифицировать сеть транспортных магистралей в Европу, развивая существующие маршруты (такие как Чунцин-Дуйсбург, Чжэнчжоу-Гамбург, Иу-Мадрид, Иу-Лондон, Чэнду-Роттердам и др.), ставшие важнейшими транспортными артериями Экономического пояса Шёлкового пути, и инвестируя в новые железнодорожные проекты в странах Центральной и Восточной Европы.

Участие государств – членов ЕС в инициативе “Один пояс, один путь”

Государство ЕС	Меморандум о взаимопонимании с Китаем по инициативе “Один пояс, один путь”	Членство в АБИИ	ЦВЕ – Китай (16+1)	Участие в проектах развития наземной инфраструктуры	Участие в проектах развития портовой инфраструктуры
Австрия		+		+	
Бельгия		+			+
Болгария			+		+
Великобритания		+		+	+
Венгрия	+	+	+	+	
Германия		+		+	+
Греция				+	+
Дания		+			+
Ирландия		+			
Испания		+		+	+
Италия		+			+
Кипр		+			+
Латвия			+	+	+
Литва			+	+	+
Люксембург		+			
Мальта		+			+
Нидерланды		+		+	+
Польша	+	+	+	+	+
Португалия	+	+			+
Румыния		+	+	+	+
Словакия	+		+		
Словения			+	+	+
Финляндия		+			
Франция		+		+	+
Хорватия	+		+	+	+
Чехия	+		+	+	
Швеция		+			
Эстония			+	+	+

Так, в 2014 г. на саммите Китай – ЦВЕ в Белграде правительства КНР, Сербии, Венгрии, Македонии и Греции подписали соглашение о строительстве высокоскоростной железной дороги по маршруту Будапешт-Белград-Скопье-Афины, которая свяжет балканские страны с портом Пирей в Греции и станет сухопутным продолжением Морского Шёлкового пути из Средиземного моря в Европу. В 2017 г. началось строительство участка этой магистрали, связывающего Венгрию и Сербию.

Симптоматично, что данный проект будет реализовываться двумя китайскими государственными компаниями: China Railway International Corporation и Export-Import Bank of China (однако в нём также примет участие российская компания “РЖД Интернешнл”, которая получила заказ на реконструкцию участка Стара-Пазова – Нови-Сад в Сербии).

Увеличивается объём китайских инвестиций в модернизацию морских и речных портов в европейских странах. Среди таких проектов, прежде всего, следует выделить морской порт Пирей в Греции, который китайские официальные лица называют “жемчужиной” Морского Шёлкового пути XXI века и “стратегическими воротами в Европу” [Lai, 2017]. В 2008 г. крупнейшая китайская логистическая компания COSCO взяла большую часть порта Пирей в концессию на 35 лет и в последующие годы инвестировала более 300 млн евро в модернизацию его инфраструктуры, увеличив пропускную способность порта более чем втрое – до примерно 4 миллионов контейнеров в год. В 2016 г. компания COSCO Shipping, которая входит в COSCO Group, приобрела 51% акций порта за 280,5 млн евро в рамках процесса его приватизации. По условиям сделки к 2021 г. китайская компания станет владельцем ещё 16% акций за 88 млн евро, а греческий порт почти полностью перейдет под контроль китайских инвесторов.

Среди других проектов модернизации морской транспортной инфраструктуры следует отметить проекты реконструкции таких портов, как: Венеция (Италия), Гамбург (Германия), Брюгге, Антверпен (Бельгия), Роттердам (Нидерланды), Клайпеда (Литва), Валлета (Мальта), Ноатум (Испания) и др. [Europe, 2016].

В настоящее время Китай признаёт государства Евросоюза в качестве важных партнёров в реализации “Одного пояса, одного пути”. Так, в составленном в 2018 г. Пекинским университетом и Институтом Тайхэ рейтинге стран, в наибольшей степени подходящих для сотрудничества в рамках ОПОП, Германия занимает пятое место, уступая России, Сингапуру, Малайзии и Казахстану, Великобритания – 7-е место, Нидерланды – 15-е место [Taihe, 2018]. Данный индекс был составлен на основе вычислений по формуле, в основе которой лежат оценки каждой из 94 стран, присоединившихся к реализации ОПОП, по более чем 40 показателям, объединённым в пять больших групп: политическое взаимодействие, взаимосвязь инфраструктуры, бесперебойная торговля, свободное передвижение капитала и гуманитарное взаимодействие [Китай, 2018].

Таким образом, участие стран Евросоюза в реализации инициативы “Один пояс, один путь” состоит в членстве в Азиатском банке инфраструктурных инвестиций, при помощи которого предполагается финансирование различных проектов развития транспортной инфраструктуры европейских стран, через которые проходит новый Шёлковый путь [Tsvuk, 2018]. Однако в этом аспекте проявляется одна из наиболее серьёзных проблем ЕС – проблема слабой международной субъектности, трудности с проведением единого внешнеполитического курса в отношении Китая и его геоэкономической стратегии, о чем мы можем сделать вывод, изучив особенности отношений стран Центральной и Восточной Европы с Китаем.

“16+1” и европейско-китайские отношения – divide et impera?

Сотрудничество со странами Центральной и Восточной Европы, которые расположены на пути транспортных маршрутов как Экономического пояса Шелкового пути, так и Морского Шёлкового пути, в последние годы стало одним из наиболее приоритетных направлений внешней политики Китая в Европе. Страны ЦВЕ, столкнувшись на фоне непростых отношений с Брюсселем с финансовым дефицитом, технологической отсталостью инфраструктуры и уменьшением объёмов экспорта в 2000-х гг., воспринимают взаимодействие с Китаем как шанс для своего экономического развития. Китай, в свою очередь, только с середины 2000-х гг. стал активно развивать двусторонние торгово-экономические связи со странами Центральной и Восточной Европы, углублённое сотрудничество с которыми долгое время не входило в повестку дня европейского направления внешней политики Пекина. Он предпочитал сотрудничать с более развитыми странами ЕС (например, с Германией, Францией, Великобританией), нуждаясь в их разработках в области высоких технологий [Christiansen, Maher, 2017]. Однако вследствие изменения внешнеэкономической стратегии Китая в Европе и необходимости реализации инициативы “Один пояс, один путь”, приоритеты китайской внешней политики на данном направлении подверглись изменениям.

В отношениях со странами ЦВЕ Китай сформировал модель субрегионального формата сотрудничества, которая практикуется Китаем в отношениях со странами Африки и Латинской Америки (Форум сотрудничества Китай – Африка, Китай-СЕЛАК) [Дегтерев, Янь, Трусова, 2017]. Данная инициатива представляет собой ежегодный форум, в котором принимают участие Китай и шестнадцать европейских государств (среди них 11 членов Евросоюза). Первый форум формата “16+1” состоялся в 2012 г. в Пекине и с тех пор проходит на регулярной основе. Повестка дня форумов “16+1” весьма обширна: увеличение торгового оборота между Китаем и странами ЦВЕ; создание специальной кредитной линии, по которой Китай выделяет льготные кредиты на развитие инфраструктуры стран-участников; реализация крупных логистических проектов; развитие атомной, тепловой и гидроэнергетики и др. [Жданова, Истомин, 2017].

Страны ЦВЕ видят в сотрудничестве с Китаем в рамках реализации ОПОП ряд выгод, что влечёт за собой обострение конкуренции между ними в борьбе за инвестиционный ресурс Китая. Среди них выделяются Польша и Венгрия как единственные страны Евросоюза – участники “16+1”, с которыми Пекин установил “всеобъемлющее стратегическое партнёрство” – особая модель двусторонних отношений, которая предполагает многоуровневое торгово-экономическое и инвестиционное сотрудничество, а также усиление политических контактов [Lai, 2017]. В то же время китайская сторона, по мнению российских учёных Ю. Ждановой и И. Истомина, использует “двухъярусный” подход. С одной стороны, Китай, формально выстраивая отношения со странами ЦВЕ, называет данный формат сотрудничества неотъемлемой частью стратегического партнёрства с ЕС. С другой стороны, китайские политики, дипломаты и бизнесмены ведут двусторонние переговоры

с каждым из государств – участников форума, подписывая с ними международные документы [Жданова, Истомин, 2017].

Подобная стратегия китайской стороны воспринимается с настороженностью в Брюсселе. В Евросоюзе опасаются сложившейся ситуации по двум причинам. Во-первых, Пекин может воспользоваться своим влиянием в Центральной и Восточной Европе, а также в Греции для того, чтобы помешать ЕС выработать единую политику по отношению к нему [Van Pinxteren, 2017]. Подобные действия китайской стороны могут привести к разногласиям в ЕС, который и без того испытывает большие трудности с выработкой единой внешнеполитической линии, а также дать дополнительный “козырь” Китаю в спорных вопросах китайско-европейских отношений [Брюссель, 2017]. Во-вторых, ряд стран Восточной Европы могут воспользоваться “особыми” отношениями с Китаем для укрепления своих позиций в спорах с Брюсселем, что особенно относится к странам Вышеградской группы. В-третьих, руководство Евросоюза опасается, что Китай может получить доступ к европейским “ключевым технологиям” через прямые инвестиции в компании государств ЦВЕ. Наконец, все государства Центральной и Восточной Европы – члены ЕС являются участниками НАТО. Их активное сближение с КНР может затронуть интересы безопасности Альянса.

Опасения Евросоюза не безосновательно. Примеру Греции, впервые заблокировавшей в июне 2017 г. принятие в Совете по правам человека ООН декларации ЕС по вопросу нарушения прав человека в Китае, могут последовать и страны Центральной и Восточной Европы [Liu, 2017]. Все указанные факторы свидетельствуют о том, что в Евросоюзе возрастает недовольство тех, кто обвиняет Китай в попытках “раздробить” ЕС [Между Китаем и Европой, 2017].

* * *

На фоне активизации деятельности китайских инвесторов в странах ЦВЕ, которые предпочитают самостоятельно выстраивать отношения с Китаем, перед Евросоюзом встаёт задача корректировки общеевропейского подхода к сотрудничеству с Пекином. С одной стороны, Евросоюз заинтересован в китайских инвестициях в рамках “Одного пояса, одного пути”. Для этого разработана EU-China Connectivity Platform, а также программа синергии “Плана Юнкера” и ОПОП. В отношениях между Евросоюзом и Китаем в последний год наметились новые точки соприкосновения, в том числе по международным вопросам (недовольство протекционистскими действиями президента Д. Трампа, при котором США вышли из Парижского соглашения по климату, из Совместного всеобъемлющего плана действия по иранской ядерной программе, ввели дополнительные торговые пошлины в отношении ЕС и Китая и др.). С другой стороны, Брюссель не может не беспокоить тот факт, что Китай предпочитает развивать отношения на двустороннем уровне со странами ЦВЕ, которые зачастую не согласовывают свои действия с Брюсселем. Более того, в мае 2018 г. 27 из 28 послов стран ЕС в Китае подготовили доклад, в котором сошлись во мнении, что ОПОП представляет “угрозу международным нормам транспарентности и открытости”, а также “противоречит повестке дня ЕС по либерализации

зации торговли и изменяет баланс сил в пользу субсидируемых Китаем компаний” [EU ambassadors, 2018].

Всё это свидетельствует о том, что позиция ЕС по участию в инициативе “Один пояс, один путь” по-прежнему в процессе трансформации и не сформирована окончательно.

Список литературы

Бажан А.И. (2018) “Шёлковый путь: последствия для ЕАЭС и ЕС, *Аналитическая записка*, № 47, (№ 143), Институт Европы РАН”, URL: <http://www.instituteofeurope.ru/images/uploads/analitika/2018/an143.pdf> (дата обращения 11.01.2019).

Виноградов А.О. (2016) “Инициатива ‘Один пояс, один путь’: европейское измерение”, в кн.: Петровского В.Е., Ларина А.Г., Сафроновой Е.И. (ред.), *Новый Шелковый путь и его значение для России*. ДеЛи плюс, Москва, Россия, с. 189–206.

Дегтерев Д.А., Ли Янь, Трусова А.А. (2017) Российская и китайская системы оказания международной помощи: сравнительный анализ, *Вестник Российского университета дружбы народов*, Серия: Международные отношения, Т. 17, №4, с. 824–838.

Жданова Ю.Д., Истомин Ю.А. (2017) Реакция ЕС на экономическое возвышение КНР, *Вестник МГИМО-Университета*, № 5 (56), с. 91–113.

Коммерсантъ (2018) Китай посчитал Россию лучшим другом, *Газета “Коммерсантъ”* №239 от 26.12.2018, с. 6.

Носов М.Г. (2015) “ЕС – Китай в ‘Европейский Союз в поиске глобальной роли: политика, экономика, безопасность’”, в кн.: Громыко Ал.А. и Носова М.Г.(ред.), *Весь мир*, Москва, Россия, с. 268–287.

Носов М.Г. (2018) ЕС и Китай: торговля или стратегия, *Современная Европа*, №6, с. 5–17.

Эксперт онлайн (2017) “Брюссель столкнулся с проблемой Китая в Восточной Европе, 28.11.2017”, URL: <http://expert.ru/2017/11/28/bryussel-stolknulsya-s-problemoj-kitaya-v-vostochnoj-evrope> (дата обращения 21.01.2018).

Эксперт онлайн (2017) “Между Китаем и Европой назревает новый конфликт, 20.02.2017”, URL: <http://expert.ru/2017/02/20/mezhdu-kitaem-i-evropoj-nazrevaet-novyyj-konflikt> (дата обращения: 23.12.2017).

References

Bazhan A. (2018) “Shelkovii put: posledstvia dlya EAES I EC, *Analytical paper. Institute of Europe RAS*, no. 47”, available at: <http://www.instituteofeurope.ru/images/uploads/analitika/2018/an143.pdf> (accessed 04.02.2019).

Christiansen T., Maher R. (2017) The rise of China—challenges and opportunities for the European Union, *Asia Europe Journal*, vol. 15, issue 2, pp. 121–131.

Degterev D.A. and Li Yan and Trusova A.A. (2017) Rossijskaya i kitajskaya sistemy okazaniya mezhdunarodnoj pomoshchi: sravnitel'nyj analiz, *Vestnik RUDN. International Relations*, vol. 18, no. 4, pp. 824–838.

Handelsblatt. 17 May (2018) “EU Ambassadors Band Together Against Silk Road”, available at: <https://www.handelsblatt.com/today/politics/china-first-eu-ambassadors-band-together-against-silk-road/23581860.html?ticket=ST-712661-2ftIKZJHz2v9IfAkRI2b-ap3> (accessed 26.01.2019).

Europe and China's New Silk Roads (2016) “ETNC Report. Clingendael Institute. December 2016”, available at: <https://www.clingendael.org/publication/europe-and-chinas-new-silk-roads> (accessed 10.01.2018).

Expert Online (2017) “Brjussel' stolknulsja s problemoj Kitaja v Vostochnoj Evrope, 28.11.2017”, available at: <http://expert.ru/2017/11/28/bryussel-stolknulsya-s-problemoj-kitaya-v-vostochnoj-evrope> (accessed 21.01.2018).

Expert Online (2017) “Mezhdu Kitaem i Evropoj nazrevaet novyyj konflikt, 20.02.2017”, available at: <http://expert.ru/2017/02/20/mezhdu-kitaem-i-evropoj-nazrevaet-novyyj-konflikt> (accessed 23.12.2017).

- Joint Communication to the European Parliament, the Council the European Economic and Social Committee, the Committee of the Regions and the European Investment Bank. (2018) "Connecting Europe and Asia – Building blocks for an EU Strategy, *High Representative of the Union for Foreign Affairs and Security Policy*. Brussels, 19.09.2018", available at: https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/joint_communication_-_connecting_europe_and_asia_-_building_blocks_for_an_eu_strategy_2018-09-19.pdf (accessed 26.01.2019).
- Kommersant (2018) Kitaj poschital Rossiyu luchshim drugom, 26.12.2018, no. 239, p. 6.
- Lai S. (2017) "Understanding Europe's Interest in China's Belt and Road Initiative, *Carnegie Moscow Center*, 10.05.2017", available at: <http://carnegie.ru/2017/05/10/understanding-europe-s-interest-in-china-s-belt-and-road-initiative-pub-69920> (accessed 21.01.2018).
- Liu Zuokui (2017) Europe and the Belt and Road Initiative : Responses and Risks, *China Social Sciences Press*.
- Lungu A. (2017) "A New G2: China and the EU? *The Diplomat*, 17.08.2017", available at: <https://thediplomat.com/2017/08/a-new-g2-china-and-the-eu/> (accessed 13.12.2017).
- Menegazzi S. (2017) Global Economic Governance Between China and the EU: The Case of the Asian Infrastructure Investment Bank, *Asia Europe Journal*, vol. 15, issue 2, pp. 229–242.
- Nosov M.G. (2015) "ES-Kitai v 'Evropeiskii souz v poiske globalnoi roli: politika, ekonomika, bezopasnost'", in: Gromyko A.I., Nosova M.G.(eds.), *Ves Mir*, Moscow, Russia, pp. 268–287.
- Nosov M. (2018) ES i Kitaj: trgovlya ili strategiya, *Sovremennaya Evropa*, vol. 84, issue 6, pp. 5–17.
- Taihe Institute (2018) "Taihe zhiku yu Beijing daxue lianhe fabu 'yidai, yilu' wutong zhishu yanjiu baogao" [Taihe Institut and Beijing University jointly released the "Belt and Road"'s index research report], available at: <http://www.taiheinstitute.org/Content/2018/12-24/0913043250.html> (accessed 26.12.2018).
- Tsyk A.V. (2018) 'Greater Europe' or 'Greater Eurasia'? In search of new ideas for the Eurasian integration, *RUDN Journal of Sociology*, volume 18, issue 2, pp. 262–270.
- Van Pinxteren G. (2017) "China's Belt & Road Initiative: nice for China, not for Europe, *Clingendael Asia Forum*. Report. July, 2017", available at: <https://www.clingendael.org/publication/chinas-belt-road-initiative-nice-china-not-europe> (accessed 27.01.2018).
- Vinogradov A.O. (2016) "Iniciativa 'Odin pojas, odin put': evropejskoe izmerenie", in: Petrovskiy V.E., Larin A.G., Safronova E.I. (eds.), *Novyj Shelkovyj put' i ego znachenie dlja Rossii*. DeLi pljus, Moscow, Russia, pp. 189–206.
- Zhdanova Ju.D. and Istomin Ju.A. (2017) Reakcija ES na jekonomicheskoe vozvyshenie KNR, *Vestnik MGIMO-Universiteta*, №5(56), c. 91–113.

The "Belt and Road" Initiative: A View from Europe

Author: Tsyk A., Candidate of Sciences (History), Senior Lecturer at the Department of Theory and History of International Relations, Faculty of Humanitarian and Social sciences, Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University). **Address:** Peoples' Friendship University of Russia, 10/2, Miklukho-Maklaya St., Moscow, 117198, Russia. **E-mail:** tsyk-av@rudn.ru.

Abstract. The article explores the main features of Sino-European relations, which were analysed by the well-known Russian scientist M. Nosov. This paper focuses on participation of European Union member countries in the Chinese geo-economic project, the "Belt and Road" Initiative. The topic is relevant due to the fact that most EU member countries are members of the Asian infrastructure investment Bank, as well as participate in projects of transport infrastructure development in Europe, which are financed by the Chinese investors. The author points out that the EU lacks a common foreign policy strategy towards China. China, in its turn, changes its investment strategy in Europe, which manifests itself in developing relations with the EU countries at the bilateral level, primarily with the countries of Central and Eastern Europe. In the author's opinion, it may cause further disagreements in the EU.

Keywords: European Union, the "Belt and Road" Initiative, China, Central and Eastern Europe.

DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope12019104112>