НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ
имени Е.М. ПРИМАКОВА
РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ НАУК

КИТАЙ И ВОСТОЧНАЯ ЕВРОПА: ЗВЕНЬЯ НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

Ответственные редакторы
В.В. Михеев,
В.Г. Швыдко

Москва
ИМЭМО РАН
2016

УДК 339.92(510)(4-11)

ББК 65.5(5Кит)(45)

Кит 45

Серия «Библиотека Национального исследовательского института мировой экономики и международных отношений имени Е.М. Примакова»

Рецензент – доктор политических наук А.Г. Савельев

Ответственные редакторы:
акад. В.В. Михеев, к.э.н. В.Г. Швыдко

Исследование выполнено при финансовой поддержке РГНФ, проект «Фактор Восточной Европы и России в реализации китайской мегастратегии экономического пояса Шелкового пути» № 15-27-21002 а(м)

Кит 45

Китай и Восточная Европа: звенья нового Шелкового пути / Отв. ред.:
В. Михеев, В. Швыдко. – М.: ИМЭМО РАН, 2016. – 70 с.

ISBN 978-5-9535-0485-0

DOI:10.20542/978-5-9535-0485-0

В сборник включены работы, подготовленные российскими и китайскими исследователями в рамках проекта изучения возможной проекции инициированной КНР мегастратегии «Экономического пояса Шелкового пути» на восточноевропейское пространство. Собранные тексты посвящены анализу явлений и процессов, которые непосредственным образом будут определять характер и направления такой проекции в ближайшие пять-десять лет, включая ее политические и экономические аспекты.

China and Eastern Europe as Parts of the New Silk Road/ Mikheev V.V., Shvydko V.G., eds. – Moscow, IMEMO, 2016. – 70 p.

ISBN 978-5-9535-0485-0

DOI:10.20542/978-5-9535-0485-0

This collection of papers has been prepared by Russian and Chinese researchers as part of the research project to study possible projection of Chinese mega-strategy "Silk Road Economic Belt" to Eastern Europe and related areas. Texts included here analyze phenomena and processes determining characteristics and direction of such a projection for the period of next five to ten years, and cover its political and economic aspects.

Публикации ИМЭМО РАН размещаются на сайте <http://www.imemo.ru>

ISBN 978-5-9535-0485-0

© ИМЭМО РАН, 2016

Оглавление

Введение	4
Концепция «Один пояс, один путь»: содержание и реализация .	4
Проект «Один пояс, один путь» и Центральная и Восточная Европа	17
Восточная Европа: внутривполитическая стабильность и внешнеполитические перспективы	27
Проблемы Центральной и Восточной Европы в исследованиях китайских ученых	32
Energy Cooperation between Russia and Central and Eastern Europe Since 2000.....	55

Введение

Настоящая брошюра подготовлена в Центре азиатско-тихоокеанских исследований Национального исследовательского Института мировой экономики и международных отношений (ИМЭМО РАН) им. Е.М. Примакова совместно с группой научных работников из КНР в ходе реализации исследовательского проекта *«Фактор Восточной Европы и России в реализации китайской мегастратегии экономического пояса Шелкового пути»*, поддержанного в его российской части Российским государственным научным фондом (Грант РГНФ № 15-27-21002 а(м)).

Брошюра содержит работы, подготовленные российскими и китайскими исследователями в рамках изучения возможной проекции инициированной КНР мегастратегии «Экономического пояса Шелкового пути» на восточноевропейское пространство. Собранные тексты посвящены анализу явлений и процессов, которые непосредственным образом будут определять характер и направления такой проекции в ближайшие пять-десять лет, включая ее политические и экономические аспекты.

С российской стороны в написании включенных в сборник материалов принимали участие руководитель проекта с российской стороны академик РАН, д.э.н. В.В. Михеев и члены творческой группы чл.-корр. РАН, д.э.н. А.В. Кузнецов, к.э.н. С.А. Луконин, к.и.н. А.В. Рябов и к.э.н. В.Г. Швыдко.

С китайской стороны в работе над проектом участвовали сотрудники Китайской академии общественных наук (КАОН) д-р Ли Юнцюань, проф. Цзян Ли, проф. Чжу Сяочжун, Гао Гэ и Сюй Вэньхун

Концепция «Один пояс, один путь»: содержание и реализация

«Один пояс, один путь»: фокус концепции

Экономический пояс Шелкового пути (далее «ЭПШП») вместе с проектом «Морской Шелковый путь XXI в.» (далее «МШП») является частью китайской концепции «Один пояс, один путь» (далее «Концепция»).

Главная цель Концепции – создание/модернизация транспортных маршрутов из Китая в Европу и формирование вдоль них точек экономического роста. Сухопутный маршрут планируется через страны Центральной Азии и Ближнего Востока с выходом на Восточную и Западную Европу (ЭПШП). Морской – традиционный морской транспортный маршрут через Тихий, Индийский океаны и Средиземное море (МШП).

Точки экономического роста в рамках Концепции формируются за счет инвестирования китайского капитала в крупные инфраструктурные проекты в указанных регионах, которые традиционно испытывают недостаток финансирования в связи с капиталоемкостью, политическими и экономическими рисками.

Инфраструктурные проекты осуществляются китайскими компаниями на основе китайского оборудования и технологий. Финансирование предоставляется китайскими финансовыми институтами на льготных условиях. Формируемый таким образом дополнительный спрос на китайскую продукцию позволяет загрузить избыточные производственные мощности внутри Китая и создать дополнительные стимулы к увеличению выпуска и экспорта высокотехнологичных товаров.

Страны Центральной Азии участвуют в ЭПШП (основная ж/д ветка Китай–Казахстан–Россия–Европа) в большей степени как транзитёры, реципиенты китайского капитала, технологий и оборудования. Основные риски для России при реализации ЭПШП – исключение российских предприятий из проектов ЭПШП и снижение транзитного потенциала российских авто- и ж/д дорог. Возможности – использование китайского капитала для создания и модернизации

инфраструктуры на российской территории, участие российских компаний в реализации проектов ЭПШП, в том числе на территории третьих стран.

Основные цели Концепции

Общей целью концепции является стимулирование развития и модернизации китайской экономики. Кроме того, реализация концепции позволит достичь следующих результатов.

«Утилизация» избыточного капитала путем его инвестирования за пределами страны. Дальнейшие инвестиции в основные фонды внутри страны приведут к усугублению сложившихся дисбалансов: создание избыточных производственных мощностей; ухудшение экологии; рост корпоративного долга; торможение смены модели экономического развития «инвестиции + экспорт» на «внутреннее потребление».

Создание дополнительного спроса на

а) продукцию избыточных мощностей, расположенных внутри Китая (металлургическая, цементная, стекольная и др.) и

б) на «новую» китайскую высокотехнологичную продукцию (создание дополнительного стимула к ускорению модернизации экономики).

Создание дополнительного стимула для дальнейшей реализации программы экспансии китайского бизнеса («выход вовне»). Фактически, это – подготовка территорий к приходу китайских компаний – крупных государственных на первом этапе и частных малых и средних предприятий на последующих этапах (создание транснациональных производственных цепей: заказчик (подрядчик) – крупная государственная компания, субподрядчик – частная компания).

«Локомотив» Концепции

Ось концепции – реализация крупных инфраструктурных проектов, в частности строительство «под ключ» высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ). Проекты ВСМ выбраны в

качестве одного из главных драйверов экономического развития Китая, так как обладают высоким экспортным потенциалом и позволяют использовать избыточные ресурсы, а также создавать дополнительный спрос на китайскую высокотехнологичную продукцию (в том числе программное обеспечение, инжиниринговые и сервисные услуги) в средне- и долгосрочной перспективе.

Предполагается, что при реализации проектов ВСМ за китайскими крупными государственными компаниями последуют частные производители оборудования, программного обеспечения, провайдеры инжиниринговых и сервисных услуг, а также банки, страховые и др. компании. *Приблизительным аналогом является японская концепция «Летающих гусей» – вслед за крупной торговой компанией в страну приходит производитель продукции, затем провайдер сервисных и гарантийных услуг, далее рекламная, страховая, финансовая и др. компании.*

В китайских СМИ такая политика получила название «высокоскоростной железнодорожной дипломатии Китая». В настоящий момент переговоры о строительстве железных дорог ведутся почти с 30 странами. В 2014 г. объем экспорта китайского железнодорожного оборудования составил почти 4,4 млрд долл. (+22,6% по сравнению с 2013 г.)¹. В период до 2015 г. китайские промышленные и инжиниринговые компании ж/д отрасли участвовали в реализации 348 международных проектов объемом 24,7 млрд долларов². Для повышения конкурентоспособности на внешних рынках в 2014 г. произошло слияние двух китайских железнодорожных корпораций – China CNR Corp. Ltd. и CSR Corp. Ltd.³

Исключительно важной составляющей Шелкового пути, помимо экспорта высокоскоростных железнодорожных технологий, становится строительство АЭС и ГЭС.

¹По данным Министерства коммерции КНР / <http://www.mofcom.gov.cn>

²Railway equipment exports surge 22.6% in 2014 / <http://www.globaltimes.cn/content/906002.shtml>

³Сайт China CNR Corporation Limited / <http://en.chinacnr.com/365-864-12328.aspx>

В 2015 г. китайские компании выиграли тендер на строительство шести АЭС в ЮАР общей стоимостью 93 млрд долларов.

В том же году China National Nuclear Corporation выиграла тендер на строительство 9 энергоблоков АЭС в Аргентине (до этого Китай договорился о строительстве станции слежения за космическими спутниками на территории Аргентины). Причем на первый план выходит не только техническая составляющая проектов и объем китайских инвестиций в проекте (например, в Аргентине – 14 млрд долл.), но и допуск специалистов принимающей стороны в совместных исследованиях, как в случае с ЮАР.

В 2015 г. было подписано соглашение о финансировании строительства АЭС в Великобритании общим объемом 28 млрд долларов.

При этом Китай начинает осваивать строительство плавучих АЭС. Первую из них планируется построить к 2020 г. для энергообеспечения г. Шэньчжэнь (проект включен в 13-й пятилетний План).

В целом до 2030 г. китайские компании планируют построить в странах Шелкового пути 30 атомных реакторов и создать производственную цепочку, включая локализацию производства.

Основные положения экономического пояса Шелкового пути

На данном этапе ЭПШП – это неинституализированный процесс развития двусторонних торгово-экономических отношений со странами Центральной Азии, Ближнего Востока, Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ).

Плана реализации ЭПШП с конкретными количественными ориентирами нет – заданы только концептуальные основы. ЭПШП – это процесс-бренд, в рамках которого могут осуществляться любые проекты, направленные на достижение основной цели – поддержки экономического развития внутренних районов Китая: Синьцзян-Уйгурского автономного района; автономного района Внутренняя Монголия; Нинся-Хуэйский автономного района и провинции Ганьсу.

Сейчас ЭПШП – это, прежде всего, транспортный проект: ж/д Китай–Казахстан–Россия–Белоруссия и далее страны Центральной и Восточной Европы.

Реализация ЭПШП увязывается с региональными программами развития «Идти на Запад» (развитие Западного Китая), «Возрождение промышленной базы Северо-Восточного Китая» и развитие «Центрального Китая». Целью всех программ является выравнивание уровня экономического развития страны. *Во всех случаях основа программ – перенос ресурсоемкого производства из восточных провинций на Север и Северо-Запад Китая. Отсюда необходимость создания спроса на планируемую к выпуску продукцию и транспортных путей.*

Создание ЭПШП синхронизируется с экономической регионализацией и глобализацией Китая, в рамках которой выделяются следующие направления:

Северо-Восток и Север Китая – ЭПШП с преимущественной ориентацией на Дальний Восток России и Монголию;

Северо-Запад Китая – ЭПШП с преимущественной ориентацией на страны Центральной Азии, Россию, Центральную и Восточную Европу и далее;

Запад Китая – экономический коридор Китай–Пакистан в рамках ЭПШП.

Юго-Запад Китая – в рамках ЭПШП экономический коридор Китай–Мьянма–Бангладеш–Индия, зона свободной торговли АСЕАН + Китай.

Восток Китая – МШП с преимущественной ориентацией на страны АТР (сеть договоров о свободной торговле с Южной Кореей, Австралией, Новой Зеландией, потенциально создание зоны свободной торговли Китай–Южная Корея–Япония).

Основные цели ЭПШП

Во-первых, создание спроса, рынка сбыта и транспортных путей для китайских товаров в странах Центральной Азии, ЦВЕ, Ближнего Востока.

Во-вторых, потенциальное создание зоны действия китайских стандартов (по типу Транстихоокеанского или Трансатлантического партнерства).

Финансовая платформа ЭПШП

Финансовой платформой проекта является Фонд Шелкового пути объемом 40 млрд долл., с направленностью на инфраструктурные инвестиции. Учредители фонда – Центральный банк КНР (65%), Китайская инвестиционная корпорация (15%), Экспортно-импортный банк Китая (15%), Китайский банк развития (5%). Фонд действует в соответствии с китайским законодательством, в его проектах могут принимать участие иностранные инвесторы¹.

К финансированию проектов также может быть привлечен капитал Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (потенциально 100 млрд долл.) и Банка БРИКС (потенциально 100 млрд долл.).

Планируется создание фонда поддержки предприятий (30 млрд долл.), которые будут экспортировать китайские промышленные товары по Шелковому пути. Китайская инвестиционная корпорация создает механизм поддержки прямых инвестиций объемом более 40 млрд долларов. Планируется адаптация Китайского банка развития, Экспортно-импортного и Сельскохозяйственного банков Китая для более глубокого участия в реализации проектов ЭПШП. Отдельные провинции имеют право создавать дополнительные фонды поддержки провинциальных компаний участвующих в реализации проектов ЭПШП или использующих его инфраструктуру. Например, власти провинции Гуандун до 2017 г. планируют создать фонд финансирования 40 ключевых проектов объемом более 50 млрд долл., которые включают в себя создание комплексных транспортных узлов².

¹ Сайт Фонда Шелкового пути / <http://www.silkroadfund.com.cn/>

² Guangdong may set up own Silk Road fund as it implements China's 'One Belt, One Road' strategy / <http://www.scmp.com/news/china/policies-politics/article/1816845/guangdong-may-set-own-silk-road-fund-it-implements>

Основной финансовый механизм реализации проектов ЭПШП

Основным финансовым механизмом реализации проектов ЭПШП является предоставление кредитов китайскими финансовыми институтами на реализацию инфраструктурных проектов (как правило, это связанный кредит на 20 лет под 5% годовых с отсрочкой платежа на первые 5 лет). Главное условие получения финансирования – использование китайского оборудования, товаров, услуг и рабочей силы («голубые воротнички»).

При осуществлении прямых иностранных инвестиций (модель финансирования, при которой китайская компания сама получает финансирование и сама осуществляет инвестиции) китайские партнеры требуют государственных гарантий и контрольного пакета акций. На данном этапе на локализацию производства китайские партнеры идут неохотно, так как основная задача Китая – загрузка и развитие соответствующих отраслей внутри страны.

Реализация ЭПШП в 2013-2015 гг.

Выделить перечень проектов, реализуемых или реализованных именно в рамках ЭПШП, затруднительно, так как, во-первых, период существования проекта составляет всего два года (*проект представлен Си Цзиньпином в 2013 г. в Казахстане*), а во-вторых, ЭПШП, как уже было сказано выше – это процесс-бренд.

Сейчас для наполнения и продвижения проекта на «внешних рынках» и декларирования его успеха китайские власти относят к нему любые проекты, реализация которых началась до 2013 г. за счет китайского капитала в странах, которые относятся к пространству Шелкового пути (*единого перечня стран также нет – есть лишь приблизительная географическая привязка*).

Условно к ЭПШП можно отнести транспортно-логистический узел Хоргос в Алматинской области Казахстана на базе специальной экономической зоны «Хоргос— Восточные ворота» (*освоение началось с 2005 г.*). СЭЗ Хоргос включает в себя сухой порт, логистическую и индустриальную зоны, железнодорожную станцию Алтынколь и

казахстанско-китайский Международный центр приграничного сотрудничества (по оценкам китайских специалистов, общий объем китайских инвестиций составил около 2,7 млрд долл. Вместе с тем следует скептически относиться к указанной сумме, так как региональные власти Китая склонны завышать свои расходы для увеличения финансирования из Центра и демонстрирования своих успехов)¹.

Также к проектам в рамках ЭПШП, которые профинансированы уже исключительно из Фонда Шелкового пути, относятся:

- покупка 9,9% акций «Ямал СПГ» (700 млн долл.);
- финансирование строительства ГЭС в пакистанском г. Карот (общая сумма инвестиций совместно с Эксимбанком Китая составила 1,65 млрд долл.; по условиям сделки, ГЭС будет находиться в собственности китайского консорциума 30 лет, потом перейдет во владение Пакистана);
- финансирование покупки итальянского производителя шин Pirelli. Фонд Шелкового пути приобрел за 1,8 млрд долл. 25% акций китайской корпорации China National Tire & Rubber Co. (CNRC), которая, в свою очередь, использовала полученные средства для покупки акций Pirelli (на октябрь 2015 г. – 98% акций). Зарубежные активы Pirelli включают, среди прочего, Кировский и Воронежский шинные заводы в России.

В целом, в 2015 г. в рамках реализации ЭПШП объем китайских инвестиций составил почти 14 млрд долл. в 49 странах (прирост 37% по сравнению с 2014 г.)².

В сфере железнодорожного транспорта продвигаются проекты строительства скоростной железной дороги в Индонезии (Джакарта–Бандунг) и Гуантун–Дали (Китай–Мьянма).

В феврале 2016 г. китайские компании приступили к строительству железной дороги в Иране с последующим соединением

¹ Казахстан: железная дорога "Шелковый путь" соединит Восток и Запад // <http://www.pressa.tj/news/kazakhstan-zheleznaya-doroga-shelkovyy-put-soedinit-vostok-i-zapad>

² По данным Министерства коммерции КНР / <http://www.mofcom.gov.cn>

иранской транспортной инфраструктуры с транспортной инфраструктурой Турции (еще один маршрут по созданию железнодорожного коридора из Китая в Европу). В реализации проекта участвует немецкая компания Siemens (дополнительные составы, сигнальные системы и др. оборудование).

В 2015 г. началось строительство высокоскоростной железной дороги Китай–Таиланд. Общая стоимость проекта составляет 470 млн долларов. При этом Китай предоставил Таиланду квоту для инвестирования в Китае объемом почти 8 млрд долларов.

В дальнейшем предполагается соединение железной дороги Китай–Таиланд с железной дорогой Китай–Лаос (соглашение о строительстве подписано в 2015 г., объем финансирования почти 6,5 млрд долл., маршрут: Ботен (Китай) – Вьентьян (Лаос)).

В целях реализации задач Морского Шелкового пути китайская компания COSCO получила одобрение от Греции на приобретение 67% греческого порта Пирей. Согласно условиям сделки, на первом этапе COSCO получит 51% акций за 280,5 млн евро, оставшиеся 16 % – в течение пяти лет за 88 млн евро. Планируется, что в течении 5 лет после приватизации порт Пирей привлечет инвестиции на сумму 500 млн евро.

В начале 2016 г. было подписано соглашение на сумму 3,3 млрд долл. о строительстве морского порта в Алжире (Шаршала). Подрядчики – Китайская строительная корпорация и China Harbour Engineering Company.

Китайские компании арендовали часть порта Дарвин в Австралии на 99 лет, часть порта Гвадар в Пакистане на 40 лет, заключили соглашение о строительстве контейнерного терминала в порте Сидни (Канада), а также соглашение о строительстве военной базы в непосредственной близости от Баб-эль-Мандебского пролива в Джибути.

Использование Морского шелкового пути в военных целях потенциально может встретить противодействие со стороны военных оппонентов Китая в регионе, Индии, Филиппин, Вьетнама. Однако пока интересы получения китайских инвестиций преобладают.

Первые проблемы

В процессе реализации стратегий транспортных коридоров появляются первые проблемы. Китай начинает встречать сопротивление со стороны потенциальных конкурентов.

Например, тендер на строительство глубоководного порта в Грузии (пос. Анаклия) выиграл американо-грузинский консорциум. Ранее предполагалось, что порт станет логистическим центром для китайско-европейской торговли в Восточной Европе. В тендере принимали участие китайские компании Hubei Hongyuan Power Engineering Company и China Harbour Engineering Company.

Не ясны перспективы модернизации и строительства железнодорожной инфраструктуры Грузии, Azerbaijan, Туркмении и Узбекистана китайскими компаниями, так как китайские инвестиции синхронизировались именно с развитием порта в Анаклии.

Тем не менее, сдача позиций – пока, скорее, исключение. В Пекине считают победой тот факт, что Киргизия денонсировала соглашение с Россией о строительстве ГЭС «Камбарата-1» и четырех ГЭС Верхне-Нарынского каскада. Скорее всего, новыми инвесторами строительства ГЭС станут китайские компании.

Уже в краткосрочной перспективе вероятно столкновение интересов Китая и России по экологическим проблемам при реализации проектов в рамках Шелкового пути.

Пока проблема одна, и она заключается в следующем. В Монголии разрабатывается проект строительства трех ГЭС на р. Селенга, а также ее притоках – р. Эгийн-гол и р. Орхо. При этом р. Селенга – один из главных притоков Байкала. Проект ГЭС на р. Эгийн-гол финансируется китайским Эксимбанком и China Gejuba Group Limited. Проектные работы уже завершены. Однако проведенная независимая экологическая экспертиза говорит о том, что реализация проекта может привести к дальнейшему обмелению Байкала.

В рамках ЭПШП странам Центральной Азии отводится роль реципиентов китайского капитала, продукции и технологий, за исключением Казахстана, который выступает еще и крупным логистическим узлом.

Власти Китая выступили с инициативой синхронизации ЭПШП с программами развития других стран: казахский «Светлый путь» (развитие по всей стране транспортно-логистических центров), монгольский «Степной путь» (модернизация трансмонгольской ж/д Китай–Россия), южнокорейская «Евразийская инициатива» (объединение железных дорог Северной и Южной Кореи с выходом на Транссиб). Наиболее проработан проект синхронизации с казахстанским «Светлым путем».

Основные потенциальные угрозы

Основные потенциальные угрозы, связанные с участием в ЭПШП, следующие.

Во-первых, вероятная неэффективность проектов при их ресурсоемкости. Главные цели стратегии ЭПШП – модернизация китайской экономики, создание рынка сбыта для китайской продукции, стимулирование экспорта китайского капитала. В частности, загрузка избыточных мощностей китайской экономики (металлургия, стекольная и цементная промышленности), а также увеличение доли экспорта высокотехнологичной китайской продукции. Следовательно, приоритетные проекты для китайских инвестиций будут определяться, исходя из их «полезности» для китайской экономики.

Кроме того, как правило, финансирование проектов осуществляется в рамках связанных кредитов. Получение китайских инвестиций под государственные гарантии фактически означает, что в любом случае – даже если проект станет коммерчески невыгодным и не будет приносить прибыль – платить за него все равно придется.

Во-вторых, потеря контроля над инфраструктурными проектами. Появляются примеры (правда, пока редкие) использования китайскими компаниями условий договора финансирования строительства объектов инфраструктуры для получения, при возможности, контроля над компаниями-реципиентами. Например, по условиям договора финансирования, в случае задержки строительства и ввода объекта в эксплуатацию контроль над иностранной компанией-партнером переходит к китайской компании. Для получения контроля китайские компании могут специально затягивать перевод средств в

рамках кредитной линии, срывая сроки строительства и ввода в эксплуатацию.

В-третьих, исключение национальных компаний из круга потенциальных участников реализации проекта. Связанные кредиты на строительство инфраструктурных объектов всегда предполагают использование китайской высокотехнологичной продукции, а также продукции избыточных мощностей внутри Китая. Инженерные работы (ТЭО, сам проект и т.д.) выполняются китайскими компаниями, строительство контролируется китайскими специалистами. Фактически национальные поставщики стран-реципиентов исключаются из его реализации.

Исходя из этого, можно говорить о трех главных рисках для национальных экономик стран, относимых к ЭПШП:

1. Вероятная нерентабельность совместных ресурсоемких проектов, за которые в любом случае придется расплачиваться (страна-участник ЭПШП фактически поддерживает внешнеэкономическую экспансию Китая и модернизацию китайской экономики).
2. Усиление конкуренции на национальном рынке: китайские поставщики (фактически субсидируемые посредством дешевых кредитов внутри Китая) вытесняют национальных поставщиков из реализации проекта. Далее, за счет демпинга китайской стороны национальные поставщики банкротятся, что приводит к дальнейшей деградации национальной промышленности.
3. Технологическая деградация национальной промышленности и создание дополнительной нагрузки на экологию, так как есть риски переноса в страну-участницу ЭПШП китайских устаревших технологий и формирования зоны действия китайских технических стандартов.

Для успешной реализации концепции «Один пояс, один путь» Китаю придется найти решения указанных проблем и подтвердить статус ответственного лидера.

Проект «Один пояс, один путь» и Центральная и Восточная Европа

Китайская стратегия «Один пояс, один путь» создает предпосылки для существенного повышения геоэкономического и геополитического значения региона Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ), причем как для Китая, так для Евросоюза. После распада мировой социалистической системы регион ЦВЕ оказался вне приоритетов китайской внешней и внешнеэкономической политики. Это было обусловлено переходом стран региона к рыночной демократии и однозначная ориентация на присоединение к ЕС. Китай рассматривал эти страны как идеологическую, политическую и хозяйственную периферию западноевропейской интеграции и не видел перспективы конкурировать с ЕС в данном регионе.

Однако, начиная с 2011 г., интерес Китая к региону заметно возрос. Страны Центральной и Восточной Европы, уже прочно вошедшие в экономическую и политическую системы европейской интеграции, стали рассматриваться как удобный канал торгово-инвестиционной экспансии Китая на едином экономическом пространстве ЕС, «полигон» для отработки механизмов такой экспансии и потенциальный инструмент создания благоприятного отношения к китайским инициативам в институтах ЕС. Открытию центрально-европейского «окна возможностей» для Китая способствовал и глобальный экономический кризис, ограничивший возможности финансового содействия странам ЦВЕ из бюджета ЕС и спровоцировавший разногласия между ними и «старыми» членами ЕС.

Сотрудничество Китая со странами ЦВЕ как единой региональной группой, независимо от степени их включенности в евроинтеграцию, официально стартовало в 2012 г. Тогда по инициативе Китая двусторонние связи были дополнены многосторонними по формуле «16+1», охватывающей со стороны ЦВЕ 11 стран-членов и 5 западно-балканских стран-кандидатов в члены ЕС. Сотрудничество не распространялось на непризнанное Китаем Косово.

Формат «16+1» был нацелен на активизацию китайских инвестиций в ЦВЕ, повышающих конкурентоспособность китайских компаний в Европе, в том числе через приобретение технологий,

узнаваемых брендов и каналов дистрибуции, прежде всего путем покупки уже действующих предприятий.

Приоритетными отраслями для китайской экспансии являлись транспортная и энергетическая инфраструктура, альтернативная и атомная энергетика, минерально-сырьевые отрасли и агропродовольственный комплекс. Во внешних инвестициях в эти отрасли нуждались и страны Центрально-Восточной Европы. В этом смысле интересы обеих сторон формата «16+1» совпадали.

В сжатые сроки (2010-2014 гг.) Китаю удалось сформировать ряд институциональных и финансовых механизмов регионального сотрудничества. Общую координационную роль в формате «16+1» стал выполнять Постоянный секретариат при МИД Китая. Координирующие функции по отдельным областям сотрудничества возлагались на соответствующие структуры в странах ЦВЕ: по стимулированию инвестиций – в Польше, по сельскому хозяйству – в Болгарии и т.д.

Важным дополнением двусторонних финансовых инструментов стал Фонд инвестиционного сотрудничества Китая и ЦВЕ с капиталом \$0,5 млрд, созданный китайским Эксимбанком при содействии институциональных инвесторов из Польши и Венгрии. До конца 2014 г. эти ресурсы были практически полностью инвестированы в странах ЦВЕ, и Эксимбанк Китая анонсировал пополнение фонда еще на \$1 млрд.

Сотрудничество в рамках формата «16+1» способствовало росту торговли стран ЦВЕ с Китаем в 2011-2015 гг. почти на 30%, а китайских ПИИ в регионе – вдвое (до почти \$ 1,8 млрд). Теперь объемы товарооборота и ПИИ с этим регионом эквивалентны 9-10% торговли и инвестиций Китая в Евросоюз. Однако даже самая крупная в ЦВЕ экономика Польши в 2015 г. привлекла китайских ПИИ лишь на уровне Греции и почти в 20 раз меньше, чем Германия. Кроме того, дальнейшее расширение присутствия Китая в ЦВЕ ограничивается правилами и механизмами единых торговой, аграрной, транспортной, энергетической и иных политик ЕС.

«Старые» страны ЕС настороженно относятся к китайской активности в центральноевропейской зоне своего влияния и настаивают, чтобы все члены (да и кандидаты в члены)

координировали и согласовывали свое сотрудничество с Китаем, а Евросоюз с ним «говорил одним голосом».

Формат «16+1», в определенном смысле, подготовил переход к более целенаправленной и комплексной стратегии «Один пояс, один путь» и удачно «вписывается» в ее главные составляющие – проекты «Экономический пояс Шелкового пути (ЭПШП)» и «Морской Шелковый путь XXI века»(МШП) , нацеленные на развитие новых сухопутных и морских транспортно-логистических и торгово-производственных систем, связывающих Китай с Европой. В первом проекте страны Центральной и Восточной Европы играют ключевую, во втором – достаточно важную транзитную роль в развитии «китайско-европейских» торгово-инвестиционных связей, а в перспективе – в формировании широкого евразийского «экономического пространства» и «пояса политической стабильности».

Несущей конструкцией первого проекта является развитие на новой технологической и организационно-правовой основе традиционного направления торгово-транспортных «китайско-европейских» связей с дополнением их инвестиционным сотрудничеством. Этот Северный маршрут включает в себя сухопутный международный транзит в Западную Европу из Китая и других стран Азиатско-Тихоокеанского региона (прежде всего, Южной Кореи и Японии) по территории России и Казахстана по Транссибирской магистрали и по Казахстанской железной дороге с выходом на Европейскую часть России в районе Урала (см. схему).

По нему перевозятся как массовые (прежде всего сухие) грузы, так и контейнеры (около 2 млн т в 2015 г.). Преимуществами этого маршрута являются всего 2 таможенные границы (КНР–ЕАЭС и ЕАЭС–ЕС), низкая модальность (лишь 2 смены колеи и отсутствие перегрузок на морской транспорт), единый «сквозной тариф» и налаженные схемы транспортировки. Сейчас действуют 8 регулярных маршрутов из Китая через Россию, Казахстан и Беларусь в ЕС:

Чэнду(Сычуань)–Достык–Москва–Брест–Лодзь (Польша)

Сучжоу (Цзянсу, Шанхайский регион) – Варшава (Польша)

Чунцин (Сычуаньский регион) – Дуйсбург (Германия)

Чжэнчжоу (Хэнань, Северный Китай) – Гамбург (Германия)

Ухань (Хубэй, регион пояса Янцзы) – Пардубице (Чехия)

Ухань – Забайкальск – Гамбург

Шэньян (Ляонин, Северо–Восточный Китай) – Гамбург

Иу (Чжэцзян, Шанхайский регион) – Мадрид (Испания)

Самый длинный из них – 13 тыс. км до Мадрида поезд проходит за 21 день (вдвое быстрее, чем по морю), самый загруженный – от Пекина до Гамбурга – за 15 дней при цене \$8-10 тыс. за контейнер. Рекордное время в пути от Китая до Европы составило всего 10,5 дней. При этом для дорогостоящих грузов (автомобилей и автокомпонентов, электроники и т.п.) выигрыш во времени существенно проигрыша по фрахту по сравнению с морскими перевозками. Для стран же Восточной Европы при выигрыше во времени сухопутный транзит практически не дороже морского. Поэтому за 2011-2015 гг. контейнерный транзит из Китая в Европу по Северному маршруту возрос в 40 раз. В 2015 г. почти 1300 поездов перевезли по нему около 50 тыс. контейнеров.

Главная транзитная страна ЦВЕ на Северном маршруте – Польша. Однако, в ней находится лишь один транспортно-логистический хаб – в Лодзи. Контейнерный поезд из Чэнду еженедельно доставляет в Лодзь 40 контейнеров с обувью, керамической посудой, электронными комплектующими и генерирующим оборудованием. Затем за 1-3 дня груз автомобильным и

железнодорожным транспортом перевозится в другие европейские страны.

Транзитный и логистический потенциал остальных стран ЦВЕ пока используется незначительно. Почти не вовлечены в «европейскую часть» Северного маршрута тяготеющие к нему порты Польши и стран Балтии. Напротив, основные транспортно-логистические центры для китайских товаров (прежде всего, немецкие Дуйсбург и Гамбург) уже перегружены, а возможности расширения их мощностей ограничены.

Такая неравномерность в распределении грузопотоков в сочетании с недостаточным технологическим уровнем транспортно-логистической инфраструктуры стран ЦВЕ сдерживает дальнейшее развитие связей Китай–Европа. Есть и серьезные организационно-экономические ограничения такого развития. Большинство провинций (особенно западных, удаленных от моря) стремятся наладить регулярное сообщение с Европой как по экономическим, так и по престижным соображениям. Экспортный потенциал только западных провинций Китая оценивается в \$ 40 млрд. Поэтому полная загрузка поездов и частичное финансирование транспортных издержек обеспечиваются местными властями на основе государственно-частного партнерства (тем более что во многих китайских компаниях сохраняется большое участие государства).

В Западной Европе такой массы экспортных грузов для Китая, их концентрации в логистических центрах и господдержки поддержки нет. Обратные поезда в Китай нередко идут недогруженными либо полупустыми. Для ЦВЕ эта проблема еще острее. Так, первый состав с польскими товарами для Китая был отправлен из Лодзи в Чэнду лишь через 2 года после начала регулярного сообщения, когда из Чэнду в Лодзь прошли уже около 200 составов.

В перспективе Северный маршрут, скорее всего, сохранит свое ведущее положение. Его пропускная способность может заметно возрасти после модернизации Транссиба и Казахстанских железных дорог и освобождения Транссиба от части пассажирских перевозок. Повышается степень координации перевозок и согласования таможенных и иных пограничных процедур. С июня 2016 г. все грузовые составы из Китая в Европу получили единый бренд "China Railway Express", символизирующий регулярность и системность железнодорожных перевозок в рамках ЭППП.

В среднесрочной перспективе эти перевозки будут дополнены автомобильными после завершения строительства высокоскоростной автомагистрали «Западный Китай – Западная Европа» до Санкт-Петербурга (около 3 тыс. км) с дальнейшим транзитом в ЕС, а также с возможным выходом на действующую международную автостраду «Москва–Берлин», проходящую через Польшу. *Общая задача всех участников транзита в ЕАЭС и ЕС – перевести на сухопутный транспорт минимум 15% китайских поставок в Европу, что, по некоторым оценкам, к 2025 г. может составить 21-26 млн т.*

Северный маршрут потенциально наиболее перспективен как для развития мультимодального сообщения между Китаем и Европой, так и для создания на его основе экономического, промышленного, информационного и других «поясов». *Новые возможности для такого развития создают принятые на встрече «16+1» в ноябре 2015 г. в Сучжоу «Сучжоуские положения о сотрудничестве между КНР и странами Центральной и Восточной Европы» и «Среднесрочный план сотрудничества между КНР и странами ЦВЕ».* Эти документы существенно расширяют спектр секторов (включая все виды инфраструктуры, в т.ч. авиационной и портовой, транспорт, АПК, информационное, научно-образовательное и культурное сотрудничество), повышают комплексность и сроки «планового» сотрудничества (пока до 5 лет). *Они закрепляют выгодное для Китая сочетание стратегий и форм сотрудничества со странами ЦВЕ на дву- и многосторонней (в рамках формата «16+1» основах.*

В рамках этого нового подхода в 2016 г. уже вырисовывается система «опорных точек» ЭПШП в субрегионе ЦВЕ, тяготеющему к Северному маршруту.

Центральное место в ней занимает Польша - это главный транзитер и торговый партнер Китая в ЦВЕ. Кроме того, в 2016 г. она официально стала первой страной ЦВЕ – участницей и основательницей инициированного Китаем Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ). В июне 2016 г. в ходе визита Председателя КНР Си Цзиньпина была подписана двусторонняя декларация о стратегическом партнерстве и еще около 40 межведомственных и иных соглашений и договоров, в том числе о сотрудничестве в развитии инфраструктуры, энергетики (включая атомную), промышленности, цифровой экономики, науке и образовании. В ключевых пунктах на польском участке

железнодорожной и автомобильной магистралей в Западную Европу (Лодзи, Варшаве, Познани) модернизируется транспортно-складская инфраструктура, подготовлен проект создания польско-китайского транспортного центра и индустриального парка близ польско-белорусской границы. Изучается возможность участия Китая в модернизации и расширении порта в Гданьске с целью перевода в него части грузопотока Китай-Европа из более дорогого порта в немецком Гамбурге.

Наряду с Польшей, «опорными точками» в сотрудничестве этой группы стран ЦВЕ с Китаем могут стать уже имеющая прямое регулярное железнодорожное сообщение Чехия (с ней в 2016 г. также подписана декларация о стратегическом партнерстве и ряд инвестиционных соглашений), Латвия (в 2016 г. в ней создан Координирующий секретариат в области логистики и открыто прямое железнодорожное сообщение с Китаем, а Рижский порт рассматривается как потенциальный транспортно-логистический хаб по доставке китайских грузов в страны Скандинавии), в меньшей степени Литва (порт в Клайпеде также рассматривается как возможный пункт перевалки китайских грузов в Европу).

Особое место занимает Венгрия, не имеющая прямого транспортного сообщения с Китаем, но являющаяся первым и до сих пор наиболее активным партнером Китая в ЦВЕ. На нее приходится более 30% китайских ПИИ в регионе. Она является наблюдателем в АБИИ и пока остается единственной страной ЦВЕ, формально присоединившейся к проекту «ЭПШП». Венгрия также тяготеет и к Центральному маршруту в рамках ЭПШП и к южно-европейскому маршруту в рамках МШП.

Центральный маршрут (или Транскаспийский международный транспортный маршрут – ТМТМ) ведет из Западного Китая через Казахстан и Каспийское море в Азербайджан, оттуда в Грузию и далее через Черное море в порты Болгарии и Румынии. В него также включены порты Турции (с дальнейшим транзитом в страны Южной Европы и балканские страны Центральной и Восточной Европы) и Украины (с потенциальным транзитом в Словакию, Венгрию и через Белоруссию в Литву). Серьезными барьерами на нем являются пересечение 4 таможенных границ, необходимость 4 перегрузок с сухопутного на морской транспорт, отсутствие согласованного «сквозного тарифа». Пока по этому маршруту прошли в тестовом

режиме менее 10 поездов (в основном из Китая) причем с гораздо меньшим числом вагонов и загрузкой, чем по Северному маршруту.

Важной проблемой является практически полная загрузка черноморских портов Грузии для морского транзита в ЦВЕ. Кроме того, их общая контейнерная мощность (около 500 тыс. контейнеров) мала уже для нынешнего транзита. Недостаточно число и грузоподъемность паромов. В модернизации нуждаются соответствующие порты Болгарии, Румынии и Украины, а также припортовые и приграничные железнодорожные сети этих стран. Китай уже декларировал возможность участия в такой модернизации. Поэтому, в перспективе, Центральный маршрут сможет конкурировать с Северным, но вряд ли «перехватит» основную часть грузоперевозок «Китай–Европа». *Единственной «опорной точкой» ЭПШП на этом маршруте может стать Венгрия, как потенциальное промежуточное звено, связывающее Центральный маршрут с Северным.*

Еще больший потенциал имеет Венгрия как «опорная точка» на европейском отрезке «Морского Шелкового Пути XXI века». Второй опорной» точкой здесь становится Сербия – крупнейшая западно-балканская страна, пока не присоединившаяся к Евросоюзу. Западные Балканы превращаются в важное звено, соединяющее средиземноморский участок МШП с регионом ЦВЕ и далее – с Западной Европой.

Главным «морским хабом» южно-европейского маршрута МШП становится уже практически контролируемый Китаем греческий порт Пирей. Китайские компании начали масштабную реконструкцию Пирея, благодаря которой он к 2020 г. должен сравняться по мощности с нынешним основным портом выгрузки китайских товаров – голландским Роттердамом.

Пирей будет связан скоростными железнодорожными и автомагистралями магистралями через Македонию с *главным «сухопутным хабом» южно-европейского маршрута – Сербией.* Из Сербии сухопутным транзитом через Венгрию, а также речным путем по Дунаю и связанным с ним европейским водно-транспортным сетям, китайские грузы пойдут в другие страны Центральной и Восточной Европы и в Западную Европу. Превращению Сербии в региональный сухопутный хаб будет способствовать модернизация адриатического

порта Бар в Черногории и связывающей его с сербским Белградом железной дороги, а также сооружение скоростной автомагистрали Белград–Бар.

Значение Сербии в планах Китая заметно возросло в последние годы, как в экономическом, так и в политическом аспектах. Экономически Сербия – пятый по объему реципиент ПИИ Китая в ЦВЕ после Венгрии, Польши, Чехии и Румынии, а также координатор сотрудничества по железнодорожному транспорту и инфраструктуре в рамках «16+1». Политически она твердо поддерживает позицию Китая по Тайваню и борьбе с внутренним сепаратизмом в обмен на поддержку Сербии по вопросу непризнания государственности Косово.

Практическая реализация «западно-балканской» экспансии Китая в целом идет по плану. В рамках китайско-венгерско-сербского транспортного соглашения с преобладающим китайским финансовым и производственно-технологическим участием построен мост через Дунай в Белграде стоимостью \$360 млн, разворачивается строительство авто- и железнодорожных скоростных магистралей в Венгрии, Сербии, Македонии, Черногории и Греции. Китайские компании уже внедряются в добывающую и обрабатывающую промышленность, энергетику и агропродовольственный комплекс стран Западных Балкан.

Все это позволит Китаю уже в среднесрочной перспективе взять под контроль центрально-европейский транзит как по Северному и Центральному маршрутам ЭПШП, так и по западно-балканскому маршруту МШП. Это будет способствовать усилению влияния Китая на стратегию социально-экономического развития стран ЦВЕ, особенно стран Западных Балкан, менее развитых экономически и слабее связанных с Евросоюзом.

Усиливается и гуманитарное влияние – руководство КНР поощряет межличностные контакты со странами ЦВЕ, особенно через туризм, студенческие и молодежные обмены и т.п. Повышается и авторитет Китая в этом регионе, поскольку теперь практически любой проект сотрудничества на дву- и многосторонней основе подается под зонтичным брендом «Один пояс, один путь», что позволяет Китаю демонстрировать реальные (пусть и небольшие) успехи буквально каждый год. Это особенно заметно на

фоне кризисных явлений в Евросоюзе и ослабления связей региона ЦВЕ с Россией.

Восточная Европа: внутривнутриполитическая стабильность и внешнеполитические перспективы

Изучение процессов, протекающих в странах Восточной Европы, прежде всего, требует четкого определения объектов исследования.

В настоящее время регион, который ранее назывался «Восточной Европой», в литературе разделяют на два. В первый из них – Центральную и Восточную Европу (ЦВЕ) – включают бывшие социалистические государства, союзников СССР по Варшавскому Договору, а также Албанию, республики бывшей Югославии, а также страны Балтии – Литву, Латвию и Эстонию. Большинство из них, кроме четырех республик бывшей Югославии – Сербии, Черногории, Боснии и Герцеговины, Македонии, а также Албании, являются членами Европейского Союза (ЕС), и их внутривнутриполитическая жизнь, экономическая и правовая системы строятся в соответствии с нормами и требованиями ЕС. Другие же государства стремятся вступить в Европейский Союз, что является главной целью их внешнеполитической стратегии. Внешние политики стран этой группы могут различаться, и порой весьма существенно. Но при этом надо учитывать, что их свобода выбора все ограничена европейскими структурами. Если их политика, впрочем, не только внешняя, но и внутренняя, начинает идти вразрез с общей линией Евросоюза, то у ЕС в распоряжении всегда имеется широкий набор инструментов, с помощью которых он имеет возможность заставить эти государства вернуться на общую внешнеполитическую платформу.

Новые независимые государства, образовавшиеся в результате распада СССР, географически расположенные на Восточно-Европейской равнине, принято относить к «Новой Восточной Европе» (НВЕ). Это Россия, Украина, Белоруссия и Молдова. Политический ландшафт этого региона гораздо более разнообразен, чем у ЦВЕ. Украина и Молдова ориентированы на европейскую интеграцию, а Украина к тому же хочет стать членом НАТО. Россия и Белоруссия связаны тесными военно-политическими и социально-экономическими союзническими отношениями. Притом, что внешнеполитические приоритеты государств региона, их экономические и политические системы сильно различаются, между ними по-прежнему существуют

тесные экономические связи. Но главное, что сближает эти государства – это некие общие принципы построения их общественно-экономических систем, обусловленные их общими корнями в советском прошлом, а именно: сращивание институтов власти и собственности, которое, впрочем, характерно и для других постсоветских стран, за исключением государств Балтии.

В отдельную группу выделяют также страны Южного Кавказа, которые принято относить к Европейскому континенту, хотя географически они расположены в Передней Азии. В отличие от двух описанных выше групп стран, внешнеполитические вызовы и связи государств в значительной мере связаны не столько с Европой, но и с Большим Ближним Востоком. Особенно это касается Армении и Азербайджана.

Важнейшим фактором, повлиявшим на отношения России и ЕС, а также между Россией и некоторыми странами НВЕ, стала европейская Программа «Восточное партнерство», стартовавшая в 2009 году. В нее вошли 6 стран НВЕ и Южного Кавказа: Украина, Белоруссия, Молдова, Азербайджан, Армения и Грузия. Программа была нацелена на усиление позиций ЕС на постсоветском пространстве, но фактически породила в странах-участниках ложные иллюзии о возможном будущем вступлении в Евросоюз. Фактическим же результатом ее реализации стало подписание соглашений об ассоциации ЕС с Молдовой и Грузией (2013 год), и Украиной (2014 год), которые открывают рынки этих стран для европейских товаров и обещают помощь Евросоюза в осуществлении в них социально-экономических, правовых и политических реформ. Подписание такого соглашения с Украиной стало одной из причин конфликта в отношениях этой страны с Россией, который с тех пор разросся в масштабное политическое противостояние.

Среди стран ЦВЕ Польша, Чехия, Словакия и Словения отличаются политической и экономической стабильностью и являются довольно успешными в плане экономического роста. Но отношения с Россией и государствами Новой Восточной Европы у них разные. Польша, которая была наряду со Швецией одним из инициаторов программы Евросоюза «Восточное партнерство», стремится играть роль своеобразного эмиссара ЕС в регионе НВЕ и претендует на роль своеобразного опекуна расположенных здесь стран. Она занимает

жесткие антироссийские позиции, видя в России главного конкурента Евросоюза в борьбе за влияние в этом регионе.

Сходные позиции в отношении России занимают страны Балтии, но их политический и экономический вес незначителен, чтобы пытаться играть заметную роль в отношениях ЕС и НВЕ. Следует также учесть, что страны Балтии по-прежнему занимают важное место в транзитных коммуникациях между Россией и Евросоюзом. Правда, в последние годы, особенно после мирового экономического кризиса 2008-2009 годов, их роль в этих коммуникациях постепенно снижается.

Чехия, Словакия и Словения не пытаются играть заметной политической роли в отношениях с НВЕ, стремясь сохранять по возможности, с учетом западных санкций против России, достаточно высокий уровень экономических связей с Россией.

Венгрия, Румыния, Болгария и Хорватия относятся к числу экономически неблагополучных стран ЕС, для которых характерны невысокие темпы экономического роста. К тому же Венгрия, где с 2006 года у власти находится правая националистическая партия ФИДЕС, часто конфликтует с руководством ЕС, что зачастую приводит к длительным периодам напряженности в их отношениях. Впрочем, к серьезным изменениям венгерской внешней политики это не приводило. А попытки Будапешта вопреки воле Евросоюза выстроить особые отношения с Россией завершились лишь некоторыми символическими шагами. Однако, по мнению наблюдателей, на парламентских выборах 2018 года ФИДЕС, скорее всего, потеряет власть и уступит позиции проевропейским партиям, после чего конфликт Венгрия полностью вернется на общеевропейские позиции.

Румыния, как и Польша, стремится придерживаться жесткой линии в отношениях с Россией, пытаясь вовлечь в этот процесс и другие страны ЕС. Причина такой позиции заключается в опасениях, что Россия сможет спровоцировать новый конфликт в соседней Молдове и признать независимость фактически давно не контролируемой Кишиневом территории Приднестровской Молдавской Республики (ПМР).

Болгария, имеющая традиционные тесные культурные и религиозные связи с Россией, в последнее время под давлением ЕС идет на свертывание экономических отношений с Россией.

Несмотря на неурегулированность отношений Сербии с ее бывшим автономным краем Косово, которое стало фактически независимым государством, это не сказывается негативно на стабильности внутривнутриполитической жизни Сербского государства. Из стран, не входящих в ЕС, наиболее тесные и ровные отношения с Россией поддерживает Сербия, отказавшаяся присоединиться к западным санкциям против России. Но устойчивость этой линии Белграда не стоит переоценивать: в случае если Сербия получит «дорожную карту» на вступление в ЕС, она быстро присоединится к общеевропейской линии. Черногория, как и Сербия, также имела традиционные тесные политические, культурные и экономические отношения с Россией. Но в последнее время эта страна, готовящаяся к вступлению в НАТО, присоединилась к экономическим санкциям против России и пошла на свертывание отношений с РФ.

Из стран НВЕ наиболее неопределенными выглядят перспективы Украины. Судя по всему, внутривнутриполитическая нестабильность сохранится в этой стране надолго. Причины этого – в тяжелом состоянии экономической и финансовой системы, региональных различиях и противоречиях. В такой ситуации перспективы евроатлантической интеграции Украины представляются нереальными. Но при этом отношения с Россией вне зависимости от того, как будет развиваться ситуация в Донбассе, останутся напряженными на длительный период.

Схожая ситуация с точки зрения европейских перспектив складывается и в Молдове, которая не имеет стабильной власти, но отягощена проблемой Приднестровья и возможным обострением конфликта в Гагаузии. Экономика республики на сегодняшний день представлена лишь аграрным сектором, в значительной мере ориентированным на российские рынки сбыта. Реальная попытка сблизиться с Румынией (а такие устремления поощряются Бухарестом) может привести Молдову к масштабному внутривнутриполитическому кризису.

Белоруссия является наиболее стабильным государством региона. Серьезные внутривнутриполитические изменения здесь возможны

лишь в случае ослабления экономической поддержки этой страны со стороны России.

Регион Южного Кавказа является наиболее нестабильным на карте Восточной Европы. Он отягощен неурегулированными межгосударственными и межэтническими конфликтами: армяно-азербайджанским из-за Нагорного Карабаха, грузино-российским, тесно связанным с другими конфликтами – грузино-абхазским и грузино-осетинским.

Армения и Грузия являются экономически слабыми странами, не способными существовать без иностранной помощи. Внутриполитическая ситуация в Грузии, несмотря на ее проатлантический курс, отличается неустойчивостью, которая в ходе подготовки и проведения в следующем году очередных парламентских выборов может перерасти в дестабилизацию. Состояние грузино-российских отношений, которые последние 3 года являются стабильными, даже при отсутствии дипломатических отношений, в решающей степени будет зависеть от внутриполитической обстановки в Грузии. Если к власти там снова придут националистические силы, то нельзя исключать нового обострения в отношениях с Россией.

Внутриполитическая обстановка в Армении, связанной с Россией военно-политическими и экономическими союзническими отношениями, выглядит более устойчивой. Россия выполняет роль гаранта безопасности для Армении, находящейся в длительном конфликте с намного превосходящими ее по ресурсам соседними странами – Азербайджаном и Турцией.

Азербайджан является наиболее экономически успешной страной региона, дающей более 60% его ВВП. Но ее благополучие в решающей степени зависит от цен на нефть. Поэтому в случае ухудшения мировой конъюнктуры нельзя исключать дестабилизации внутриполитической обстановки в Азербайджане, где очень сильны социальные разрывы между высшими и низшими слоями населения. Но и в этом случае внешнеполитический курс Азербайджана, направленный на поддержание ровных конструктивных отношений со всеми ведущими мировыми и региональными державами (т.н. «политика качелей»), сохранится.

Проблемы Центральной и Восточной Европы в исследованиях китайских ученых

Китайские эксперты проявляют устойчивый интерес к исследованию проблем развития Центральной и Восточной Европы (ЦВЕ). В начале нынешнего десятилетия в китайских исследованиях ЦВЕ произошла очевидная смена акцентов.

Почти четверть века после событий конца 1980-х годов, приведших к отказу стран ЦВЕ от социалистического строя, китайские ученые изучали в первую очередь вопросы перехода этих стран к рыночной экономике и политической демократии. Подспудная необходимость обосновать неприемлемость для Китая сценария «шоковой терапии» и многопартийной парламентской системы заставляла исследователей обращать повышенное внимание на издержки переходных процессов в ЦВЕ, экономические трудности, чрезмерное проникновение в национальные экономики капитала из развитых стран Западной Европы, политическую неустойчивость. Трактовка событий была подчинена обоснованию того, что пройденный странами ЦВЕ «кривой путь» к стабильному экономическому росту сопровождался неоправданными потерями. Он мог бы стать намного легче и короче, если бы эти страны пошли по пути плавных преобразований китайского образца. Соответственно, для Китая опыт транзита стран ЦВЕ является негативным примером, а не образцом.

Глубокая смена акцентов в изучении стран ЦВЕ произошла в начале нынешнего десятилетия на фоне заметного роста интереса Китая к сотрудничеству с регионом. В 2012 г. появился формат сотрудничества Китая и стран ЦВЕ «16+1». Осенью 2013 г. китайский лидер Си Цзиньпин выдвинул инициативы строительства «экономического пояса нового шелкового пути» и «морского шелкового пути 21 века» («один пояс – один путь»), при этом регион ЦВЕ оказался важной составной частью «пояса» и «пути».

Китайское руководство проявляет большой интерес к развитию сотрудничества со странами региона. В конце марта 2016 г. Си Цзиньпин побывал с визитом в Чехии, в июне 2016 г. он посетил Сербию и Польшу. Интервал между поездками в регион ЦВЕ составил лишь три месяца. Столь недвусмысленное указание на важность

развертывания сотрудничества с ЦВЕ нашло отражение в китайском интеллектуальном пространстве.

Исследователи поставили на первое место проблемы расширения экономического сотрудничества Китая со странами региона и создания благоприятных условий для подключения стран ЦВЕ к участию в инициативе «одного пояса и одного пути». Еще в 2014 г. профессор Школы международных отношений Народного университета Китая Ван Ивэй отметил, что Россия поддерживает китайскую стратегию «одного пояса и одного пути», со стороны ШОС также нет больших препятствий для ее реализации. В этих условиях 16 стран ЦВЕ превращаются в «ключевое звено» в деле осуществления инициативы «одного пояса и одного пути». Ученый напомнил, что эти государства прошли через европейский долговой кризис, их экономическое восстановление замедлилось, китайские планы создания инфраструктурной взаимосвязанности в рамках концепции «одного пояса – одного пути» принесет им необходимые вливания капитала¹.

В 2014 г. китайский премьер Ли Кэцян выступил с инициативой создания Центра обменов и сотрудничества “мозговых центров» Китая и стран ЦВЕ. Роль координатора данного проекта с китайской стороны была возложена на Академию общественных наук Китая. Примером активизации научных контактов китайских исследователей с партнерами из ЦВЕ служит состоявшаяся 27 апреля 2015 г. в Белграде совместная научная конференция Института Европы АОН Китая и сербского Института международной политики и экономики на тему «Отношения Китая и стран Восточной Европы на фоне изменений международной ситуации»².

О важности мероприятия свидетельствует присутствие в китайской делегации президента АОН Китая Ван Вэйгуана и руководства Института Европы АОН Китая (директор Хуан Пин, зам. директора Чэн Вэйдун). В беседе с директором Института международной политики и экономики Браниславом Джорджевичем Ван Вэйгуан подчеркнул, что Китай с особым вниманием относится к

¹ Guoji shang bao. 2014 nian 2 yue 18 ri, di A01 ban

² Liu Zuocha, Ju Weiwei. “Guoji geju bianhua Beijing xia de Zhongguo he Zhong Dong'ou guojia guanxi” guoji xueshu yantao hui zongshu // Ouzhou yanjiu. 2015 nian di 3 qi

созданию со странами ЦВЕ отношений сотрудничества в ходе реализации стратегической концепции «один пояс – один путь», это важный регион стыковки евразийского континента. По его словам, перспективы создание сообщества единой судьбы стран «одного пояса и одного пути» обязательно нужно обдумывать совместно со странами ЦВЕ, среди которых важное место занимает Сербия.

Ван Вэйгуан напомнил, что Сербия первой из государств ЦВЕ установила с Китаем отношения стратегического партнерства, что это «хороший друг» Китая в Европе. В декабре 2014 г. началось строительство моста через Дунай – это первый проект строительства большого моста, который китайская компания осуществляет в Европе. Идет строительство скоростной дороги от порта в Греции через Македонию и Сербию внутрь европейского континента. Сербия стала важным партнером Китая в осуществлении стратегического плана «один пояс – один путь», именно в этой стране в декабре 2014 г. состоялся третий саммит руководителей Китая и стран ЦВЕ.

Замдиректора Института Европы АОН Китая Чэн Вэйдун указал на «три D» в отношениях Китая и Европы, которые служат концентрированным выражением неправильного понимания эти отношений – это «раскол» (dividing), «деньги» (dollar) и «расхождение» (divergence). Многие полагают, что развитие отношений Китая со странами ЦВЕ «раскалывает Европу». Китай действительно проводит диверсифицированную политику по отношению к странам ЦВЕ исходя из того, что экономические и социальные условия в странах ЦВЕ значительно отличаются от остальной Европы. Подобная политика нормальна для международного сотрудничества, так поступает не только Китай.

Также бытует мнение, что Китай развивает внешние связи только для экономической выгоды, на этом основании появляются сомнения в содержательном наполнении отношений всестороннего стратегического партнерства Китая и Европы. На деле торгово-экономическое партнерство является ключевым для отношений Китая и Европы, оно носит взаимовыгодный характер, благодаря ему возможно продвижение двустороннего общественного и научно-технического сотрудничества.

Некоторые считают, что у Китая и Европы нет общих ценностных воззрений и культурной основы. На этом основании

делают вывод, что различие слишком велико и потому создать подлинные отношения стратегического партнерства невозможно. На это Чэн Вэйдун возразил, что основывать международные отношения на культуре, общественном строе и ценностных воззрениях очень опасно, поскольку легко может возникнуть конфликт. Разные культуры и цивилизации равноправны, Китай и Европа в отношениях цивилизаций могут снять расхождения, следуя сформулированному в конфуцианской традиции принципу «гармонии без единообразия».

О роли стран ЦВЕ в осуществлении китайской инициативы «один пояс – один путь» на конференции рассказал заведующий отделом ЦВЕ Института Европы АОН Китая профессор Лю Цзокуй. Он отметил, что спецификой стран региона является потенциал развития рынков и географические преимущества. Важную роль играет осуществление проектов создания континентальных и морских транспортных путей, способных обеспечить перевозку товаров между Китаем и Европой. В развитии сотрудничества докладчик предложил ориентироваться на требования рынка, следовать принципу «сперва простое – потом сложное», избегать политических рисков, наделить предприятия направляющей ролью и учитывать ведущую роль важных проектов.

Исследователь из Института Европы АОН Китая Кун Тяньпин на основании рассмотрения истории отношений Китая и стран ЦВЕ за 25 лет отметил, что формат «16+1» возник благодаря долгосрочному развитию двусторонних отношений в результате поиска общих точек совместных интересов. После создания в 2012 г. формат «16+1» непрерывно развивается, он уже продемонстрировал свои особенности. В этом формате между всеми странами равноправные партнерские отношения, в нем нет жестких механизмов, его «рыхлость» позволяет поддерживать многоуровневое многослойное сотрудничество, которое охватывает все сферы сотрудничества, включая политику, экономику, гуманитарные обмены. Этот многофункциональный формат полезен для продвижения двусторонних отношений Китая и стран ЦВЕ, он также может играть стимулирующую роль в развитии отношений Китая и Европы. Вместе с тем при выстраивании связей между форматом «16+1» и сотрудничеством Китая и ЕС возникает ряд вопросов - как ответить на запросы разных государств, как добиться того, чтобы отношениям между странами не мешала идеология, как определить полномочия разных участников.

Заведующий отделом экономики Института Европы АОН Китая Чэнь Синь дал оценку деловой среды стран ЦВЕ и параллельно проанализировал состояние двустороннего сотрудничества Китая с этими странами. На первое место он поставил Польшу, где внутренний деловой климат и состояние развития двустороннего сотрудничества с Китаем одинаково хороши. Венгрия и Болгария идут следом, Сербия, Румыния и Чехия оказались в третьем ряду. В государствах Балтии и Словакии деловая среда неплохая, однако уровень двустороннего сотрудничества нужно поднимать. Словения, Хорватия и несколько государств Западных Балкан нуждаются в улучшении как деловой среды, так и двустороннего сотрудничества с Китаем.

Многие китайские исследователи уделяют внимание выявлению проблем, с которыми сталкивается развитие сотрудничества между Китаем и странами ЦВЕ. Заместитель руководителя Отделения изучения и преподавания политологии, директор Центра исследования международных дел и внешней политики Китая Государственной административной академии профессор Юй Цзюнь указал на вызовы, с которыми сталкивается механизм сотрудничества между Китаем и странами Центральной и Восточной Европы и дал рекомендации по улучшению ситуации¹.

Ученый признал, что основа двустороннего сотрудничества является недостаточно прочной. Китай и страны Центральной и Восточной Европы принадлежат к разным цивилизациям, они географически далеки друг от друга, после завершения «холодной войны» между ними исчезло прежнее идеологическое единство. Существуют расхождения по проблемам Тайваня, внешнего вмешательства в дела Тибета и Синьцзяна, правам человека. На поведение стран ЦВЕ повлияли давление США и политика ЕС, что стало препятствием для углубления сотрудничества. Поскольку $\frac{3}{4}$ стран ЦВЕ уже стали членами ЕС, подчинившись общей европейской внешней политике и политике безопасности, Китаю нужно балансировать два направления – отношения с Евросоюзом и дипломатию с каждой страной в отдельности. Углубление связей со странами ЦВЕ необходимо для продвижения инициативы «один пояс – один путь», однако при создании механизма сотрудничества следует

¹ Yu Jun. Zhongguo — Zhong Dong'ou guojia hezuo jizhi xianzhuang yu wanshan lujing // Guoji wenti yanjiu. 2015 nian di 2 qi, di 118-120 ye

учитывать «треугольник» отношений Китай–ЕС–страны Центральной и Восточной Европы.

Китайские планы также следует координировать с отношениями России и стран ЦВЕ. Юй Цзюнь признал, что в этом регионе у России глубокое традиционное влияние и реальные интересы. В новом столетии Россия увеличила дипломатические усилия в странах ЦВЕ и заново повысила свое влияние в регионе. Многие страны Центральной и Восточной Европы в большой степени зависят от российских энергоресурсов, «энергетическая дипломатия» стала важным инструментом влияния России в этом регионе. При углублении экономического сотрудничества со странами ЦВЕ Китаю трудно игнорировать Россию. Ученый сослался на мнение авторитетного исследователя региональных проблем Лю Цзокуя, полагающего, что Россия озабочена действиями Китая в странах ЦВЕ, она встревожена тем, что влияние Китая проникает на ее «задний двор», что Китай присвоит себе ее торговые возможности и политическую силу¹.

Юй Цзюнь также отметил, что из-за исторических причин и нынешнего украинского кризиса у стран ЦВЕ заметно возросло чувство недоверия к России. На этом фоне отношения всестороннего стратегического партнерства между Китаем и Россией также могут в определенной степени оказать «психологическое давление» на страны Центральной и Восточной Европы. Поэтому Китаю в сотрудничестве со странами ЦВЕ нужно искать точки совпадения интересов китайской стороны, российской стороны и стран ЦВЕ, очень важно надлежащим образом решить скрытые проблемы и противоречия, влияющие на трехсторонние отношения. Ученый призвал обращать внимание на уже существующие механизмы сотрудничества внутри ЦВЕ, на внутренние конфликты стран ЦВЕ, где в силу исторических причин велики национальные противоречия, а также на различия в уровнях развития стран ЦВЕ.

Научный сотрудник Шанхайского института изучения международных проблем Лун Цзин отметил, что политические отношения между Китаем и странами ЦВЕ остаются «относительно замедленными» по сравнению с экономическими отношениями. По мнению исследователя, это связано «менталитетом превосходства»

¹ Liu Zuokui. Xin xingshi xia Zhongguo dui Zhong Dong'ou guojia touzi wenti fenxi // Guoji wenti yanjiu. 2013 nian di 1 qi, di 116 ye

некоторых стран ЦВЕ в отношении Китая по проблемам политической системы, прав человека, религии и других ценностей. В частности, Польша и Чехия в 2003-2009 гг. неоднократно выступали с критикой Китая по проблемам прав человека и Тибета. В декабре 2008 г. в ходе визита далай-ламы в Европу с ним встретились польский президент Лех Качиньский и чешский премьер Мирек Тополанек. «В результате это заставило китайское правительство сохранять дистанцию от стран ЦВЕ, дабы избегать политических рисков. Это заблокировало планы Китая повысить статус отношений с регионом в общей структуре внешней политики»¹.

В опубликованной в 2016 г. статье Лун Цзин представил подробный и глубокий анализ проблем и перспектив развития сотрудничества Китая со странами ЦВЕ в ходе осуществления инициативы «одного пояса и одного пути»².

Ученый подчеркнул, что регион ЦВЕ находится в месте соединения «экономического пояса нового Шелкового пути» и «морского шелкового пути 21 века». Через него проходят оба пути, соединяющие рынки Европы и Азии – морской и сухопутный; он выполняет важную функцию обеспечения прохождения товарных потоков. Регион ЦВЕ обладает преимуществом местоположения; через него по суше из Западного Китая через Россию или Центральную Азию грузы направляются в Западную Европу. Китай получает стратегическое преимущество от перераспределения части морских поставок, сокращая использование Малаккского пролива. Помимо этого, есть и коммерческие соображения: по времени этот сухопутный маршрут ускоряет перевозку в два раза по сравнению с обычным путем доставки по морю с перегрузкой на железную дорогу, а по цене он намного выгодней авиаперевозки.

Большими перспективами обладает морской путь из Китая до греческого порта Пирей для доставки товаров на Балканский полуостров, лежащий на пересечении транзитных коммуникаций Европы, Азии и Африки. Ныне 80% грузов из Китая в Европу идет

¹ *Long Jing*. Relations between China and CEE Countries: Development, Challenges and Recommendations // *China International Studies*. No.48, September/October 2014. P. 48

² *Long Jing*. “Yidai yilu” changyi zai Zhong Dong'ou diqu de jiyu he tiaozhan // *Guoji guancha*. 2016 nian di 3 qi

через Атлантический океан в порты Северной Европы. Морской путь через Аравийское море и Суэцкий канал на Балканы позволит сократить время перевозки на 7-10 суток: это самый короткий морской путь из Китая в Европу. Однако для этого в ЦВЕ нужно строить транспортную инфраструктуру, в которой регион испытывает огромную потребность. Это особенно актуально для Балканского полуострова, вступившего в период стабильного развития после беспорядков и войн, нанеших серьезный ущерб инфраструктуре.

Лун Цзин назвал членство 11-и из 16-и стран ЦВЕ в ЕС преимуществом, обеспечивающим «системные гарантии». Члены ЕС и кандидаты на вступление соблюдают европейские законы и стандарты, что уменьшает риски для китайских капиталовложений в инфраструктурные проекты.

По мнению исследователя, продолжение экономического роста и расширение рыночного спроса делают регион ЦВЕ идеальным «целевым рынком». Политическая стабильность принесла плоды, и за первое десятилетие XXI в. многие страны Центральной и Восточной Европы из «переходных стран» превратились в европейских представителей «новых рынков». Это уже не только транспортный коридор на пути в ядро традиционной Европы, но и сам по себе все более важный инвестиционный и потребительский рынок. Он привлекателен тем, что законы там действуют европейские, но земля и рабочая сила дешевле, чем в Западной Европе.

В период европейского экономического кризиса страны Центральной и Восточной Европы столкнулись с оттоком капиталов в страны «старой» Европы, что породило стремление сократить экономическую и финансовую зависимость от ЕС, найти новые источники инвестиций за его пределами. Эти настроения создают благоприятную атмосферу для налаживания сотрудничества с Китаем. Польша в 2012 г. призвала свои предприятия «идти в Китай инвестировать» и позвала китайские предприятия «приходить в Польшу инвестировать». Венгрия провозгласила экономическую и внешнеполитическую стратегию «открытости в направлении Востока», она предоставляет ряд льгот в налогообложении и миграционном режиме.

Лун Цзин обратил внимание, что, несмотря на большую разъяснительную работу с китайской стороны и подписание

соответствующих политических документов, региону ЦВЕ недостает понимания того, что инициатива «один пояс – один путь» достигает Европы: зачастую ошибочно полагают, что она предназначена лишь для соседей Китая. Внутри механизма «16+1» вместе с выходом на практический уровень сотрудничества проявились проблемы, которые снижают интерес и ожидания стран ЦВЕ в отношении инициативы «один пояс – один путь». В частности, дает о себе знать различие экономических возможностей и потребностей в сотрудничестве среди 16 стран.

Сербия обладает большой территорией и крупным населением, там имеется значительная потребность в осуществлении инфраструктурных проектов после разрушений в ходе войны в 1990-е годы. В Сербии с китайским участием уже осуществляются крупные проекты – строительство моста, железной дороги, автомагистрали, второй очереди электростанции.

Тем временем в Хорватии и Словении потребности в больших проектах нет. Все определяет незначительный размер экономики, и с этими странами трудно добиться значительного повышения объемов сотрудничества. Хотя на начальном этапе эти страны приветствуют и поддерживают сотрудничество с Китаем, трудно определить четкие потребности в этой сфере. Возникает «вакуум сотрудничества», в результате у народа и у элиты энтузиазм заметно убывает. Нечто похожее происходит и в странах Балтии.

По мнению ученого, дает о себе знать и разный «политический статус» государств ЦВЕ – как давно они пребывают в Евросоюзе, перешли на евро или нет. Хорватия и Словения следуют линии Брюсселя, в то время как Сербия рада сотрудничать с Китаем, рассматривая его как дополнительный внешний ресурс. Активность стран в отношении сотрудничества различна, поэтому следует переходить к «многоскоростному режиму», определяя масштабы сотрудничества отдельно по отношению к каждой стране.

Лун Цзин отметил, что на фоне быстрого подъема Китая и непрерывного увеличения его международного влияния, оценки инициативы «одного пояса и одного пути» и прочих аспектов внешней стратегии Китая испытывают воздействие геополитики или менталитета «холодной войны». ЦВЕ – это чувствительная зона традиционной геополитики, где велико влияние США и ЕС.

Сотрудничество стран ЦВЕ с Китаем вызывает у них опасения, что их влияние ослабнет и что Китай экономическими средствами будет «вносить раскол». В отношении инициативы «один пояс – один путь» они подозревают, что за экономическим сотрудничеством со стороны Китая скрываются политические цели. Они скрытно вмешиваются в ситуацию, чтобы тормозить сотрудничество с КНР. В частности, ЕС ужесточает бюджетные требования, и в результате маленькие страны не могут брать кредиты на инфраструктурные проекты.

Под влиянием менталитета «холодной войны» у Запада во главе с США есть опасения «гегемонистской экспансии» Китая. Страны Центральной и Восточной Европы тревожатся, что Китай хочет изменить региональный и глобальный порядок. С другой стороны, некоторые страны региона через сотрудничество с Китаем хотят повысить свое геополитическое влияние. Сербия считает, что соперничество больших держав является одной из особенностей ситуации на Балканах, поэтому она хочет, чтобы Китай своим присутствием сбалансировал другие силы.

Чтобы «один пояс – один путь» не превращался в выражение односторонних действий Китая, Лун Цзин рекомендовал расширить совместное обсуждение планов сотрудничества со странами ЦВЕ. Если конкретные экономические планы найти трудно, следует предлагать им сотрудничество в других сферах, чтобы тем самым обеспечить равноправное участие 16-и стран в строительстве «одного пояса и одного пути», поддерживая сбалансированное развитие имеющегося механизма сотрудничества и не давая этим странам потерять энтузиазм в отсутствие «больших проектов». К примеру, вместе с Хорватией можно заняться подготовкой кадров специалистов по законодательству ЕС, со Словенией обмениваться опытом защиты окружающей среды. Правовая система, культура, образование, наука и техника являются сферами, через которые можно увеличить заметность инициативы «один пояс – один путь» для малых и средних стран ЦВЕ; поддержку гуманитарного сотрудничества следует осуществлять через специальные фонды. Следует понимать, какие надежды страны Центральной и Восточной Европы связывают со своим участием в инициативе «один пояс – один путь». С китайской стороны, необходимо передавать им правильную информацию, содействовать сотрудничеству исследовательских центров, организовывать международные конференции, разъяснять идеалы и практику

дипломатии большого государства с китайской спецификой, формировать благоприятное общественное мнение.

Руководитель отдела ЦВЕ Института Европы АОН Китая Лю Цзокуй представил свой анализ проблем во взаимодействии Китая со странами ЦВЕ и дал соответствующие рекомендации¹.

Исследователь подчеркнул, что в интересах осуществления инициативы «один пояс – один путь» нужно должным образом решить проблемы сотрудничества в формате «16+1». Прежде всего, требуется наладить отношения с другими заинтересованными странами. Евросоюз обладает в регионе ЦВЕ мощным присутствием благодаря продвижению набора экономических правил. США поддерживают там военное присутствие. Германия рассматривает ЦВЕ как регион своего традиционного влияния. Россия также имеет там важные интересы.

ЕС выражает сомнения в формате «16+1» и видит в нем проявление китайской политики «разделяй и властвуй». США через структуры безопасности НАТО твердо контролируют политическое и военное развитие 16 государств. Хотя США выразили позитивную оценку формата «16+1», они постоянно увеличивают влияние на Польшу, Балтию, Восточные Балканы. Вслед за украинским кризисом ведомый США блок НАТО усилил контроль над ЦВЕ. Германия рассматривает ЦВЕ как свой «задний двор» и традиционную сферу влияния. Правительство ФРГ открыто сомневается в механизме сотрудничества Китая с 16 государствами ЦВЕ, полагая, что он ведет к подрыву норм ЕС, что неблагоприятно для европейского единства.

Лю Цзокуй подчеркнул, что нельзя недооценивать влияние в регионе России. Центральное-азиатское и евразийское экономическое пространства очень важны для России, которая возглавляет процесс экономической интеграции. По словам ученого, из-за позиции России запланированную Китаем цель создания евразийской континентальной зоны свободной торговли «осуществить сравнительно сложно». Поэтому придется сосредоточиться на двух других основных темах – продвижении торговли и инвестиций, строительстве инфраструктурной взаимосвязанности.

¹ Liu Zuokui. "Yidai yilu" changyi beijing xia de 16+1 hezuo // Dangdai shijie yi shehuizhuyi. 2016 nian di 3 qi

Ученый призвал принять меры, чтобы справиться с трудностями в области торговли и инвестиций. В 2015 г. наблюдался заметный спад объема торговли Китая со странами ЦВЕ. Это связано со стабилизацией экономического роста внутри Китая и проведением политики структурного регулирования, также сказывается влияние роста издержек на материалы и рабочую силу внутри страны.

С точки зрения стран ЦВЕ, это – следствие воздействия экономического и финансового кризиса. Экспорт и импорт одинаково испытали его влияние. В дополнение к этому в странах ЦВЕ распространяются страхи поглощения Китаем местных предприятий.

Следует должным образом реагировать на нестабильность в регионе ЦВЕ – ее факторами стали наплыв мигрантов, кризис на Украине, проникновение в Грецию и далее в Европу исламских радикалов. Балканский регион, являющийся ключевым для инициативы «морского шелкового пути», испытывает воздействие ряда кризисов.

Помимо этого, нужны эффективные механизмы финансовой поддержки для рынков ЦВЕ. Правительства этих стран не могут дать суверенные гарантии, потому что вышли за пределы установленного ЕС размера долга. По этой причине страны Центральной и Восточной Европы, вошедшие в Евросоюз, не могут брать льготные китайские кредиты. В Европе проценты низкие, проценты по китайским коммерческим кредитам выше, поэтому они непривлекательны для правительств и предприятий ЦВЕ. Чтобы решить эту проблему, следует обсудить создание инвестиционного банка «16+1» и поддержать создание региональной многосторонней международной финансовой компании «16+1», изучить опыт деятельности международных финансовых организаций в регионе ЦВЕ, придерживаться рыночной ориентации, предоставлять для двустороннего сотрудничества финансовые гарантии.

Лю Цзокуй отметил, что Китай не должен игнорировать влияние на сотрудничество негативного общественного мнения и недружественного подхода. В подтверждение этого тезиса были приведены несколько примеров. В частности, в докладе Европейской сети исследовательских и аналитических центров (think tanks) по Китаю (ETNC) утверждается, что сотрудничество «16+1» будет трудно продолжить.

Вызвало несогласие рассуждения известного американского профессора Фрэнсиса Фукуямы из Стэнфордского университета о том, что через инвестирование в крупномасштабные инфраструктурные проекты Китай продвигает за границу «китайскую модель» экономического роста. Критики удостоилось предсказание Марка Леонарда из Европейского совета по международным отношениям о том, что осуществление «одного пояса и одного пути» обернется в Евразии «инфраструктурными войнами». Китайский ученый также напомнил, что с 2005 г. Польша остается одной из наименее дружелюбно настроенных к Китаю европейских стран, а Чехия сохраняет враждебное отношение к социалистическим странам, ее правительство препятствует созданию Института Конфуция в Праге.

Проблема в том, чтобы состыковать стратегические интересы Китая и стран ЦВЕ. По словам Лю Цзокуя, у сотрудничества «16+1» простая функциональная структура: «Говорим только о бизнесе и не говорим о политике». Устремленность Китая к «поиску развития» и «поиск стабильности» 16-ю странами ЦВЕ в реальности временами не совпадают. Странам ЦВЕ нужно развитие, но еще больше они подчеркивают проблемы занятости, социальных гарантий и устойчивого развития демократической модели правления. Китайское развитие нацелено в большей степени на экономическую конкурентоспособность и консолидацию глобальных экономических ресурсов. После европейского долгового кризиса, украинского кризиса и кризиса беженцев страны Центральной и Восточной Европы считают, что в первую очередь нужно обратить внимание на преодоление кризисов. Однако сотрудничество «16+1» имеет в разрешении кризисов сравнительно опосредованную роль.

Китайский ученый подчеркнул, что «16+1» выступает как дополнение к сотрудничеству Китая и Европы. Функции формата «16+1» ограничены, его развитие находится на начальном этапе, повестку дня невозможно неограниченным образом продвигать во все важные сферы. Что касается высокой политической сферы безопасности, тут нужно действовать еще более осторожно. Чтобы поддерживать жизненную силу сотрудничества обязательно нужно повысить стратегическую высоту сотрудничества, в этом «16+1» и «один пояс – один путь» не являются полностью бессильными. Для решения стоящих перед регионом ЦВЕ вопросов безопасности можно использовать формат ООН, площадки ЕС и ОБСЕ.

Лю Цзокуй рекомендовал придерживаться принципа открытости, дабы использовать возможности привлечения к сотрудничеству третьей стороны. В «16+1» следует широко открыть механизм привлечения наблюдателей, приглашать страны, включая ЕС, международные финансовые организации и международные организации. ЕС – это неустрашимый фактор влияния, через «16+1» можно продвигать взаимное сотрудничество Китая и ЕС, одновременно активно привлекая таких важных членов ЕС, как Германия и Франция, чтобы они становились третьей стороной сотрудничества Китая и ЦВЕ.

Поскольку законы стран ЦВЕ во многих аспектах полностью состыкованы с ЕС, китайской стороне следует укреплять знание и понимание соответствующих законов и норм ЕС. Это – обязательная предпосылка продвижения сотрудничества «16+1». Нужно активно изучать успешный опыт деятельности лучших китайских предприятий в осуществлении коммерческой деятельности в ЦВЕ, полностью уяснить скрытые правила осуществления инвестиций в странах ЦВЕ, идентифицировать торговые барьеры.

Важную роль способны сыграть «выходящие вовне» китайские предприятия. При инвестировании за рубежом они должны следовать международным нормам и законам рынка, обращать внимание на международную общественную ответственность предприятий с китайским капиталом. Надо позволить китайским предприятиям глубоко уяснить местные требования социально-экономического развития, старательно увеличивать занятость, подчеркнуть открытость и инклюзивность, дух совместного выигрыша сотрудничества, устранить сомнения стран ЦВЕ в целесообразности сотрудничества с Китаем.

Следует побуждать «вышедшие вовне» китайские предприятия активно пропагандировать инициативу «один пояс – один путь» и идеалы сотрудничества «16+1», тем самым наращивать доверие, развеивать сомнения и расширять каналы сотрудничества. В этих пропагандистских усилиях китайским предприятиям и НПО можно поручить главную роль – правительство будет лишь оказывать им поддержку. Связанная с предприятиями пропаганда будет связана с местной практикой, ей будет проще оказать влияние на общества и СМИ стран ЦВЕ, она сможет хорошо рассказать «китайские истории».

Чжан Юнъань и Шан Юйхун из Школы международной торговли Шанхайского внешнеэкономического университета призвали использовать «один пояс – один путь» в качестве каркаса для практического продвижения сотрудничества Китая и ЦВЕ¹. Их оценки и предложения ориентированы на практические деловые аспекты инвестиций и торговли.

Эксперты указали на необходимость стыковки китайских предложений с проектами развития, которыми озабочена та или иная страна ЦВЕ. В качестве примера они указали на планы Эстонии построить сланцевую электростанцию в Иордании, осуществление которых замедлилось из-за падения цен на нефть и наступивших вслед за этим финансовых трудностей Эстонской энергетической компании. В 2016 г. Китайский индустриально-коммерческий банк выделил деньги на этот проект, который был увязан с интересами Китая, поскольку подрядчиком строительства стала Гуандунская теплоэнергетическая инженерная компания.

Перспективным направлением выступает строительство транспортной инфраструктуры, которая, по мнению двух китайских исследователей, в ЦВЕ сравнительно отстала. Они рекомендовали предлагать в ЦВЕ новые сравнительные преимущества Китая – высокоскоростные железные дороги и подвижной состав для них, порты и портовые механизмы, строительство аэропортов. Это позволит повысить уровень индустриализации стран ЦВЕ, в большинстве которых он сравнительно низок. Предлагая производственное сотрудничество в передовых отраслях, прежде всего высокоскоростные железные дороги, появится возможность через Чехию и другие страны войти с китайскими технологиями проникнуть в европейский «аванпост». Помимо этого, эксперты рекомендовали китайское участие в развитии переработки сельхозпродукции в странах ЦВЕ, во многих из которых сельское хозяйство занимает важное место в национальной экономике. Китайские предприятия способны помочь повысить уровень занятости в странах ЦВЕ.

Чжан Юнъань и Шан Юйхун предупредили, что по мере развития «один пояс – один путь» может заметно вырасти дисбаланс в торговле между Китаем и странами ЦВЕ. Если не будет увеличен

¹ Zhang Yong'an, Shang Yuhong. "Yidai yilu" kuangjia xia Zhongguo — Zhong Dong'ou hezuo de xiwang yu tiaozhan // Guoji shangwu yanjiu. 2016 nian di 4 qi

импорт из этих стран, начнется рост их задолженности перед Китаем, такая ситуация не сможет продолжаться долго, она приведет к ухудшению условий торговли и к трениям. Чтобы избежать этого, следует целевым образом предоставить льготы для продукции стран ЦВЕ, чтобы расширить их экспорт в Китай.

Китаю необходимо наладить координацию отношений с ЕС с учетом того, что страны Центральной и Восточной Европы более устремлены в сторону Евросоюза в экономике, торговле и политике. Эксперты полагают, что удар по взаимодействию со странами ЦВЕ может нанести формирующееся соглашение ТТИП, которое принесет самые новые стандарты рынка и правила торговли. Оно окажет влияние на правила, которые Китай хочет установить через продвижение инициативы «один пояс – один путь», на возможности входа китайских предприятий в страны Центральной и Восточной Европы с инвестициями и торговлей.

Также следует учитывать возможность «истощения финансов», поскольку развитие торгово-экономических связей с ЦВЕ через «один пояс – один путь» потребует предоставления значительной финансовой поддержки. Помимо поддержки, исходящей от международных финансовых организаций, еще больше средств потребуются от китайской стороны. Ныне глобальная экономика находится в низкой точке, Китай пребывает в периоде экономического перехода, спрос на деньги стал еще больше. При разворачивании проектов «одного пояса и одного пути» нельзя исключить истощения финансов внутри страны, поэтому следует подготовиться к возможному негативному воздействию на экономический переход Китая.

Эксперты посоветовали в экстренном порядке заняться укреплением гуманитарных обменов с простыми людьми в ЦВЕ ради углубления их понимания Китая. Они отметили, что во многих странах ЦВЕ понимание Китая ограничено, и это неблагоприятно для развития сотрудничества. Они рекомендовали открыть в странах ЦВЕ побольше Институтов Конфуция.

Директор Института Европы Китайской академии современных международных отношений Чжан Цзянь охарактеризовал новую геополитическую ситуацию в ЦВЕ. По мнению ученого, этот регион долгое время служил ареной борьбы больших держав за сферы

влияния. Недавно регион вновь стал геополитической горячей точкой, где ожесточенная борьба разворачивается между США, Россией, Европой и странами ЦВЕ. США пытаются использовать ЦВЕ как геополитическое орудие сдерживания России, контроля над Европой и оказания влияния на развитие отношений ЕС и России. Россия сочетает жесткость и толерантность, она старается предотвратить возникновение объединенного антироссийского фронта, поддержать роль ЦВЕ как буферной зоны между Россией и Западом, сохранить традиционное российское влияние.

Евросоюз был ослаблен, он потерял часть контроля над странами ЦВЕ, страдает от накопившихся тревог по поводу внешнего вмешательства, особенно опасаясь российского «вторжения», борется за сохранение своей ведущей роли в ЦВЕ. Страны Центральной и Восточной Европы все еще находятся на политическом поле боя между ЕС, США и Россией. Однако они превращаются в активных геополитических игроков. Исследователь призвал обратить внимание на то, что эти страны перестали «склоняться в одну сторону», то есть ориентироваться на союз лишь с одним сильным игроком, и начали демонстрировать диверсифицированную и прагматическую внешнюю политику.

Чжан Цзянь сделал вывод, что поле для маневра у четырех игроков (ЕС, США, ЦВЕ, Россия) ограничено, их «игра» вряд ли выйдет из-под контроля. США повсюду добавляют пламя в огонь, но в связи с тем, что стратегически важнейшей для Штатов становится «перебалансирование» в Азиатско-Тихоокеанском регионе, Америка вряд ли в полную силу вернется в Европу. Она также не хочет прижимать Россию к стенке, чтобы не столкнуться с трудно контролируемыми последствиями. ЕС и страны Центральной и Восточной Европы соседствуют с Россией, и хотя они занимаются сдерживанием России, они добиваются того, чтобы она «поняла суть дела» и одумалась, не желая прямого вооруженного столкновения с ней.

Требования продолжения прагматического сотрудничества с Россией господствуют в ЕС и ЦВЕ. Хотя в последние годы из-за западной изоляции Россия начала смотреть на Восток, она внимательно относится к отношениям с большими государствами ЕС наподобие Германии и Франции. По мнению исследователя, Россия в любое время может примириться с Европой, пойти на смягчение и

улучшение двусторонних отношений. В целом очертания геополитической игры на площадке ЦВЕ сформировались, и она будет продолжаться еще долго, создавая в странах региона геополитический эффект стремления к многообразной и суверенной внешней политике. При этом важность отношений больших государств также будет становиться все более заметной.

Лун Цзин отметил, что на отношения Китая с ЦВЕ влияют озабоченности в сфере безопасности, которые возникли у стран региона после украинского кризиса. Произошло усиление подозрительности в отношении России, эти страны стремятся расширить сотрудничество с НАТО и просят разместить у них американские войска. «Исторически Китай всегда находился на периферии региональной геополитической игры в Центральной и Восточной Европе. Однако с улучшением отношений Китая с Москвой, у стран региона неизбежно будут определенные подозрения в отношении Китая. Многие из них смотрят на реакцию Китая на украино-крымский кризис под углом своей постоянной русофобии, опасаясь, что полномасштабное всеобъемлющее стратегическое партнерство и сотрудничество Китая и России превратится в некую разновидность союза. В этом отношении западные СМИ разжигают региональные страхи и озабоченности. В результате, некоторые страны Центральной и Восточной Европы неправильно истолковали и неправильно поняли политику Китая в отношении Украины, таким образом порождая никогда не существовавшую между Китаем и странами ЦВЕ тревожность в сфере безопасности»¹.

Научный сотрудник Института России, Восточной Европы и Центральной Азии АОН Китая Сюй Ган отмечает, что страны Центральной и Восточной Европы занимают особое место в истории международных отношений КНР. По мнению ученого, после многих изгибов и поворотов за минувшие шесть с лишним десятилетий, отношения между Китаем и странами ЦВЕ выходят на этап всестороннего развития, которое способно продемонстрировать пример создания межгосударственных отношений нового типа. Для продвижения по этому пути Китаю нужно улучшить «проектирование

¹ *Long Jing. Relations between China and CEE Countries: Development, Challenges and Recommendations // China International Studies. No.48, September/October 2014. P. 53*

сверху» и осуществлять «стратегическое планирование», активно искать новые пути создания взаимного доверия и сотрудничества, создавать новые механизмы, накапливать «мягкую силу», использовать исследования исследовательских и аналитических («мозговых») центров¹.

Обращение к истории призвано напомнить, что страны Центральной и Восточной Европы были среди первых государств, признавших созданную в 1949 г. КНР. После социально-политических перемен 1989 г. страны Центральной и Восточной Европы выбрали «возвращение в Европу», стали членами ЕС или кандидатами на вступление в Евросоюз, благодаря чему к двустороннему контексту отношений Китая со странами ЦВЕ добавился большой европейский формат. Стороны перешли к развитию всесторонних отношений, ведущее место в которых занимает торговля. По мнению Сюй Гана, в первые десять лет после завершения «холодной войны» Китай и страны Центральной и Восточной Европы знакомились заново и восстанавливали контакты. На основании взаимного уважения они смогли выйти из состояния возникшего поначалу застоя в отношениях. После 2012 г. отношения Китая и ЦВЕ вступили в период быстрого развития - можно сказать, что это их «самые лучшие отношения» со времени произошедших в 1989 г. перемен в ЦВЕ. Однако, подчеркнул исследователь, появились новые вызовы и проблемы.

Первый вызов – как сбалансировать отношения Китая и ЦВЕ с отношениями Китая с Евросоюзом. «Если в эпоху холодной войны отношения между Китаем и странами ЦВЕ были отношениями в треугольнике Китай–СССР–ЦВЕ, то после завершения холодной войны, особенно после 2002 г., отношения Китая, стран ЦВЕ и Евросоюза сформировали треугольник нового типа»². Китаю при развитии отношений со странами ЦВЕ приходится задумываться об озабоченностях ЕС и некоторых стран Западной Европы. Они опасаются, что еще не вошедшие в ЕС страны Западных Балкан «выберут Китай и откажутся от ЕС», а уже вошедшие в ЕС страны

¹ Xu Gang. Zhongguo yu Zhong Dong'ou guojia guanxi: xin jieduan, xin tiaozhan yu xin silu // Xiandai guoji guanxi. 2015 nian di 2 qi

² Xu Gang. Zhongguo yu Zhong Dong'ou guojia guanxi: xin jieduan, xin tiaozhan yu xin silu // Xiandai guoji guanxi. 2015 nian di 2 qi di 42 ye

«приблизятся к Китаю и отдалятся от Европы», что приведет к расколу в Европе.

Второй вызов — как долго еще можно будет сохранять экономические преимущества Китая и каким образом сделать развитие экономического сотрудничества устойчивым. Ныне страны Центральной и Восточной Европы демонстрируют интерес к сотрудничеству с Китаем, а после финансового кризиса захотели получить китайский капитал. Однако незаменимость китайских инвестиций для ЦВЕ не столь высока. Взаимное дополнение в торгово-экономическом сотрудничестве возрастает, но на этапе подъема трений также становится больше. Если после кризиса европейская и американская экономики восстановятся, то не окажутся ли китайские инвестиции в ЦВЕ в состоянии ожесточенной конкуренции с инвесторами из Европы и США? Это вопрос не только размера и объема инвестиций, но также их конкурентоспособности, степени взаимозависимости и привлекательности. В торговле главным партнером для стран ЦВЕ выступает Западная Европа — между ними взаимное дополнение и взаимная зависимость намного больше, чем с Китаем.

Третий вызов — это асимметрия стратегических потребностей двух сторон. Между Китаем и странами ЦВЕ нет оставшихся от истории проблем и нет серьезного конфликта интересов. Равным образом они не испытывают стратегической взаимной потребности друг в друге. Нет ни одного важного вопроса, в котором странам ЦВЕ требуется поддержка Китая (проблема Косово для Китая и Сербии является исключением).

Четвертый вызов — это «просачивающееся беспокойство», вызванное украинским кризисом. Страны Центральной и Восточной Европы внимательно следят за позицией Китая по этому вопросу. Они озабочены безопасностью и сближаются с НАТО, рост уровня китайско-российских отношений может у некоторых государств вызвать подозрения. В деле строительства «одного пояса и одного пути» любые традиционные угрозы, в особенности бросающие вызов безопасности геополитические игры, способны оказать влияние на участников. Поэтому реакция Китая на нарушение международных норм становится важным критерием психологического суждения при развитии странами ЦВЕ отношений с Китаем. Украинский кризис еще

не завершился, все участвующие стороны продолжают ожесточенную игру.

По мнению исследователя, Китай как возвышающееся большое государство, должен обратить внимание на то, чтобы не занимать позицию и не делать высказывания, способные породить у стран ЦВЕ озабоченность безопасностью и недоверие. По сути, Сюй Ган рекомендует Китаю отказаться от любой поддержки России по проблемам Крыма и Украины. Изложенные доводы в пользу необходимости развития отношений с ЦВЕ помогают понять логику рассуждений эксперта. Однако нетрудно предположить, что переход Китая на сторону «международного права» в его западной трактовке приведет к серьезному охлаждению отношений с Москвой и, как следствие, к появлению новых трудностей, которые не будут в полной мере скомпенсированы позитивным эффектом «психологического успокоения» стран ЦВЕ в отношении политики Китая.

В качестве пятого вызова Сюй Ган указал на проблему равновесия больших государств и внешнее давление на развитие связей Китая с ЦВЕ. По его мнению, после завершения холодной войны страны Центральной и Восточной Европы стали в подлинном смысле субъектами международных отношений со своими интересами. США не хотят, чтобы углубление отношений стран ЦВЕ с Китаем повредило их стратегическим интересам в Европе. Россия якобы также опасается, что Китай, опираясь на страны Центральной и Восточной Европы, проникнет на ее «задний двор» и займет там место. Поэтому в некоторых сферах и вопросах эти страны могут оказывать давление на Китай и страны ЦВЕ. Помимо этого, эксперт призвал обратить внимание на рост активности Японии и Индии в развитии сотрудничества со странами ЦВЕ.

Китайские исследователи внимательно следят за внутрисполитическими процессами в странах ЦВЕ. Прежде наибольший интерес они проявляли к успехам националистов и евроскептиков, что могло свидетельствовать о недовольстве избирателей экономическими трудностями и служить подтверждением того, что стратегия перехода стран ЦВЕ к рынку и демократии не была успешной. Теперь на первое место вышло прагматическое изучение воздействия внутрисполитических процессов в странах ЦВЕ на их отношения с Китаем.

Декан факультета польского языка Гуандунского университета иностранных языков и внешней торговли Мао Иньхуй исследовал изменения во внешней политике Польши и их воздействие на двусторонние отношения¹.

Исследователь отметил, что победа в октябре 2015 г. на парламентских выборах в Польше партии ПиС оказала влияние на внешнюю политику. Из-за проблем с «демократией» выросла напряженность в отношениях Варшавы с Евросоюзом, началось отдаление от Франции и Германии. Еще более жестким стало отношение к России, при этом выросла зависимость Польши от США. Одновременно Польша начала проводить чрезвычайно активную политику в отношении Китая, благодаря чему двусторонние отношения вошли в новый период. Мао Иньхуй полагает, что активизация отношений Польши с Китаем стала неизбежным последствием нынешней ситуации в игре больших государств. Варшава активно откликнулась на китайскую инициативу «один пояс – один путь» и хочет играть в ней важную роль.

При этом, по мнению китайского ученого, следует учитывать, что внутри польского экспертного сообщества есть разные взгляды на китайско-польское экономическое сотрудничество и инициативу «одного пояса – одного пути». Некоторые польские эксперты полагают, что это внешняя «упаковка» для китайской экономической экспансии и часть китайских усилий по созданию имиджа «умеренной» сверхдержавы, а в долгосрочной перспективе эта инициатива станет основой создания китайского мирового порядка, альтернативного американскому.

В Польше также говорят, что польское участие в инициативе «одного пояса и одного пути» вообще не имеет никакого значения – в ней участвует так много стран, что отсутствие одной из них на большую стратегию Китая никак не повлияет. Там озабочены максимальным обеспечением практических интересов Польши в ходе участия в «одном поясе и одном пути». Поляков тревожит возможный рост конкуренции с соседними странами (например, с Чехией) из-за участия в этой инициативе и возможным расширением борьбы за китайские инвестиции, в ходе которой страны Центральной и

¹ *Mao Yinhui. Bolan duiwai guanxi de bianhua ji Zhong Bo guanxi de jiyu yu tiaozhan // Xiandai guoji guanxi. 2016 nian di 6 qi*

Восточной Европы будут соглашаться на не слишком выгодные проекты.

Китайский исследователь отметил, что Польша испытывает противоречивые чувства по поводу отношений крупных держав – Китая, США и России. В Варшаве бытуют опасения, что китайско-российское сотрудничество повредит интересам Польши. Мао Иньхуй рекомендовал заняться улучшением образа Китая в Польше с учетом того, что многие годы польские СМИ сообщают о Китае больше плохого, чем хорошего. Это обусловлено огромными различиями в общественном строе, системах ценностей и культурных воззрениях. Польша одновременно завидует быстрому развитию Китая и испытывает по этому поводу тревогу. В этой ситуации Китаю нужно наращивать гуманитарные контакты и дружественные обмены, создавать многочисленные каналы передачи информации, наращивать «мягкую силу» и создавать позитивный образ государства.

Ознакомление с современными публикациями китайских ученых о ситуации в ЦВЕ и перспективах развития связей Китая со странами региона показывает, что с 2014 г. ключевое место в них занимает проблема роли региона в реализации инициативы «один пояс – один пути». Исследователи сочетают анализ практических экономических проблем с использованием геополитической концепции «большой игры» великих держав. Именно в этом контексте происходит осмысление отношений Китай–Евросоюз и Китай–Россия. Также заметно недовольство существованием идеологических стереотипов в восприятии Китая в странах ЦВЕ, порождающее стремление разработать комплекс мер по улучшению имиджа КНР в регионе.

Energy Cooperation between Russia and Central and Eastern Europe Since 2000

By Zhu Xiaozhong

近年来俄罗斯与中东欧国家的能源合作

朱晓中

[内容提要]

2000年后，俄罗斯致力于改善与中东欧国家的国家关系。在重塑与中东欧国家政治关系的同时，明显加大了同中东欧国家经济联系的力度，试图在获得经济收益的同时，也能够以经促政。俄罗斯的能源外交在恢复和加强与中东欧国家经济合作关系中发挥了重要作用。本文浅析俄罗斯与中东欧国家的能源合作的基本内容和特点，它对中国与中东欧合作具有一定的启示意义。

关键词：中东欧 俄罗斯 双边经济关系 能源外交

朱晓中，1957年出生，中国社会科学院俄罗斯东欧中亚研究所研究员

政局剧变之后，（中）东欧国家先后退出了以苏联为首的经互会和华沙条约组织，成为真正意义上的独立主权国家，开始自主选择社会制度和发展道路。与此同时，欧洲大陆的国际关系也在悄然发生着变化。一方面，在越来越多的中东欧国家加入北约和欧盟之后，中东欧国家的外交开始从面向西方，逐渐转向多元外交。在保持和巩固欧洲大西洋关系的同时，逐步恢复同俄罗斯的经济和政治关系。另一方面，普京入主克里姆林宫之后，俄罗斯调整了对中东欧国家的政策，不再视中东欧地区为铁板一块，针对不同的中东欧国家实行差异化政策。

俄罗斯重建同中东欧国家关系的一个重要渠道是恢复和扩大同中东欧国家的经济联系。经互会解体之后，俄罗斯同中东欧国家的经济联系一度严重削弱。进入2000年代以后，俄罗斯在重塑与中东欧国家政治关系的同时，明

显加大了同中东欧国家经济联系的力度，试图在获得经济收益的同时，也能够以经促政。

能源和核能领域合作是俄罗斯恢复和扩大同中东欧国家经济合作主要内容。

一、能源领域中的合作

能源领域中的合作是俄罗斯同中东欧国家经济关系中的最重要内容。俄罗斯同中东欧国家能源合作的方式主要有三种：（1）投资中东欧国家的能源领域；（2）参加中东欧能源企业的私有化；（3）选择中东欧国家充当能源输送过境国。俄罗斯希望通过与中东欧国家能源领域中的合作保持其在能源出口市场上的优势地位，进而利用“管道经济”对中东欧国家施加政治影响。而中东欧国家则希望同俄罗斯的能源合作保障稳定的能源供应，部分国家还可以从能源过境中获利。

俄罗斯投身中东欧国家能源市场的企业主要有：天然气工业公司（Газпром）、卢克石油公司（ЛУКОЙЛ）、重型机械制造厂（ОМЗ）、矿山采掘和冶金公司（Мечел）和俄罗斯铝业公司（Русал）。俄罗斯同中东欧国家的能源合作分为三种类型：管道合作（保加利亚和塞尔维亚）、过境合作（波兰、捷克、匈牙利、斯洛伐克、保加利亚和塞尔维亚）和加油站合作（匈牙利、捷克和斯洛伐克）。

中东欧国家天然气供应安全政策基本有赖于两个最重要的伙伴——欧盟和俄罗斯——的地区战略和利益。在绝大多数情况下，在确定行动中起关键作用的是欧盟。对中东欧国家绝大多数基础设施投资来自欧盟基金。欧盟也通过制度介入帮助特定国家（如波兰和立陶宛）增加同俄罗斯谈判的筹码。因此，欧盟的意义及其能源政策的重要性似乎在中东欧表现得比在整个欧盟层面更充分。

当然，俄罗斯的天然气政策是中东欧国家形成政策和具体行动的关键参考点。对波兰和立陶宛而言，其政策的主要目的是减少对俄罗斯天然气的依

赖，对其他中东欧国家而言，同俄罗斯进行管道过境合作是他们的目标之一。有时这种合作会同欧盟在中东欧地区的利益产生矛盾。例如，保加利亚和匈牙利支持俄罗斯的南溪管线项目的同时，必须在欧盟和俄罗斯之间的管线优先政策方面进行平衡¹。

1. 天然气管道合作

俄罗斯与中东欧国家进行管道合作的国家主要涉及保加利亚和塞尔维亚。这两国是俄罗斯能源南下战略中的重要环节。

保加利亚：2003年3月3日，普京对保加利亚进行国事访问

²。期间，两国发表了关于深化国家关系和建立伙伴关系的政治声明，签署了关于能源领域合作长期纲领备忘录、以及2010年后过境输送天然气的长期合作备忘录。访问中，俄保双方共同提议，恢复实施俄罗斯-保加利亚-希腊布尔加斯-亚历山德鲁波利斯石油运输管线项目

³。2008年1月，俄罗斯总统再次访问保加利亚，双方签署了8个备忘录，其中包括关于建设布尔加斯-亚历山德鲁波利斯输油管线股东项目协定

⁴，以及建设经过保加利亚向欧洲输送俄罗斯天然气管线（南溪）的协议。

2007年2月7日，俄罗斯、保加利亚和希腊在雅典签署了关于利用布尔加斯-

亚历山德鲁波利输油管线的政府间协议，3月15日，三国部长在三国首脑的见证下（俄罗斯总统普京、保加利亚总理斯坦尼舍夫，以及希腊总理卡拉曼利

¹Agata Łoskot-Strachota, Similar or completely different? Policy of increasing security of gas supply in the Central and Eastern European countries, *Bulletin of Central and Eastern Europe Pulse of the Region*, no.4. CEED Institute, <http://ceedinstitute.org/attachments/286/14f6123435c40c25b4f54c57c20b97aa.pdf>

²Vladimir Zhelyazkov, Putin begins visit to Bulgaria, March. 1, 2003, http://www.upi.com/Business_News/Security-Industry/2003/03/01/Putin-begins-visit-to-Bulgaria/UPI-46121046546962/

³布尔加斯-亚历山德鲁波利输油管线项目在1993-1994年间由俄罗斯和希腊的一些企业提出。1994年，保加利亚同希腊签署了建设希腊至保加利亚境内管线的协定。2005年1月，保加利亚、希腊和俄罗斯签署了准备建设输油管线的联合议定书。同年4月12日，三国签署了政治备忘录。

⁴Bulgaria, Russia Sign 8 Memoranda during Putin's Visit, March 6, 2008, <http://solicitorbulgaria.com/index.php/bulgaria-russia-sign-8-memoranda-during-putins-visit>

斯) 签署该政府间协议。同年5月底, 三国完成了批准该协议的进程。2009年10月, 布尔加斯-亚历山德鲁波利开始建设, 原计划完成时间为2011年

¹。但是, 随着2009年7月由于保加利亚新政府上台后表示, 保加利亚要重新审视参加该项目问题, 项目启动时间被推迟

²。2010年6月11日, 保加利亚政府总理鲍里索夫宣布, 由于布尔加斯当地民众的强烈反对, 保加利亚不参加该项目建设。

该输油管线最初的输送能力为3500万吨(可以增加至5000万吨)。该管线绕过土耳其的博斯普鲁斯和达达尼尔两海峡, 降低俄罗斯石油出口成本和提高供货的可靠性。

但是, 由于国内形势的变化和金融危机的影响, 2010年6月, 保加利亚总理要求对该项目对生态的影响重新进行评估。保加利亚该项目的经营模式也不满意, 认为保加利亚获得的股息太少。2011年12月7日, 保加利亚政府正式宣布退出布尔加斯-亚历山德鲁波利输油管线项目³。

俄罗斯与保加利亚能源合作最重要的项目是南溪天然气管线。在俄罗斯看来, 南溪项目是通过经济手段拉拢沿线中东欧国家⁴, 甚至在其中培养“亲俄派”的重要途径。最初, 保加利亚鲍里索夫政府(2009.07.27-2013.02.20) 对南溪输气管线心存疑虑。2013年7月俄罗斯副总理访问保加利亚之后, 后者最终同意参与南溪项目。同年8月28日, 南溪项目通过了保加利亚环境和水资源部的环评, 10月, 保加利亚政府正式批准建设南溪保加利亚

¹ "Trans-Balkan Oil Pipeline Hit By Delays". Downstream Today. 2008-10-17

²Bulgaria bins trans-Balkan pipe plan, *Upstream Online* (NHST Media Group). 2010-06-11, <http://www.upstreamonline.com/live/article1190711.ece>

³ "Bulgaria Abandons Burgas-Alexandroupolis Oil Pipeline". December 7, 2011, <http://www.novinite.com/articles/134623/Bulgaria%20Abandons%20Burgas-Alexandroupolis%20Oil%20Pipeline>

。但俄罗斯能源部长在2014年2月暗示, 俄罗斯与保加利亚有可能就布尔加斯-亚历山德鲁波利输油管线建设问题重启谈判。Russian Energy Minister Implies Burgas-Alexandroupoli Oil Pipeline Revival, 20.02.2014, http://www.publics.bg/en/news/10897/Russian_Energy_Minister_Implies_Burgas-Alexandroupoli_Oil_Pipeline_Revival_.html

⁴ 溪天然气管线沿线的中东欧国家包括: 保加利亚、塞尔维亚、匈牙利、斯洛文尼亚和克罗地亚。

段管线。10月31日，俄罗斯天然气工业公司正式启动建设南溪项目输气管线保加利亚段。

南溪保加利亚段管线全长540公里，将耗资35亿欧元

¹。保加利亚段输气管线大部分工程将由保加利亚国有的能源股份公司完成。为此，保加利亚能源股份公司向俄罗斯天然气工业公司抵押贷款6.2亿欧元（年息4.25，贷款期限22年）。该段输气管线预计在2015年12月建成。届时，俄罗斯每年通过乌克兰和罗马尼亚向保加利亚输送178亿立方米天然气。保加利亚希望通过参加南溪项目确保天然气来源，同时充当东南欧至关重要的天然气输送过境国（从过境天然气中的获益将是现在的2-3倍）。

但是，南溪的保加利亚段管线项目的实施却是一波三折。欧盟曾经2013年7月初，欧盟委员会启动对保加利亚南溪项目的反垄断调查。欧盟要求成员国遵守第三能源一揽子方案关于产业链与投资多元化的规定

²，即禁止一个公司同时从事开采、运输和销售天然气的业务，保证双边项目必须引入第三方投资。但保加利亚与俄罗斯2008年签署南溪项目协议规定，两国公司在天然气管道供应方面享有优先权，被认为违背了欧盟规定。欧盟委员会主席巴罗佐要求保方立即停止有关南溪管道项目的一切行动，否则将对其“违规行为”启动惩罚程序。在欧盟压力下，保加利亚不得不暂停南溪管道工程建设。2014年6月8日，保加利亚宣布暂停南溪保加利亚段的施工，直到欧盟委员会的所有要求都得到满足。12月1日，俄罗斯总统普京在俄罗斯天然气工业公司发表谈话称，该公司没有收到来自保加利亚方面关于停止南溪保加利亚段管线施工的任何信息，施工依然在按计划继续进行³。

¹ Elizabeth Konstantinova, Gazprom Starts South Stream Pipeline Construction in Bulgaria, Oct 31, 2013, <http://www.bloomberg.com/news/2013-10-31/gazprom-starts-south-stream-pipeline-construction-in-bulgaria.html>

² 欧盟第三能源一揽子方案是一个法律一揽子方案，旨在进一步放开欧盟内部的天然气和电力市场。该一揽子方案2007年9月由欧盟委员会提出，2009年7月由欧洲议会和欧盟理事会通过。同年9月3日开始实施。第三能源一揽子方案的核心内容是：私有制分离，即能源生产和销售的公司必须与运输网各分开（第9条），欧盟每个成员国都必须建立国家管理局和能源管理者合作局，后者是成员国国家管理局共同工作的论坛（Regulation (EC) No 713/2009）。

³ Gazprom: Work on South Stream Pipeline in Bulgaria Continues As Planned, 13.06.2014 10:38, http://www.publics.bg/en/news/11242/Gazprom_Work_on_South_Stream_Pipeline_in_Bulgaria_Continues_As_Planned.html

塞尔维亚：塞尔维亚是俄罗斯进行能源合作的重点国家。两国的能源合作始于1978年，那一年，苏联开始向南斯拉夫联邦供应天然气。2008年1月25日，塞尔维亚和俄罗斯签署了关于石油和天然气领域合作政府间协议（期限为30年，每5年延长一次）。双方决定在能源领域进行一系列合作。塞尔维亚决定参加南溪项目。在项目框架内，塞尔维亚境内将修建400公里天然气过境管线和；这将给塞尔维亚创造若干工作岗位和吸引20亿欧元的外国直接投资。两国共同合资成立建设天然气地下储气罐（“巴纳特院子”）公司¹

2008年2月25日，俄罗斯天然气工业公司与塞尔维亚国有的塞尔维亚天然气公司签署合作协议，共同修建横跨塞尔维亚的天然气管线。双方将建立合资公司，进行可行性研究和建设南溪塞尔维亚段天然气管线，设计初期年输送能力为100亿立方米。

2009年5月15日，塞尔维亚天然气公司于俄罗斯天然气工业公司就在塞尔维亚境内实施南溪项目基础协议。该协确定了在项目准备投资阶段各自的工作、合作的程序、标准和条件，以及合资公司的设计、建设与运营的机制。俄罗斯在合资公司中占比51%，塞尔维亚占49%。同年11月，合资公司开始运营。2012年12月7日，南溪塞尔维亚境内管线开始动工修建。

2014年7月9日，塞尔维亚同俄罗斯签署了在塞尔维亚境内修建南溪天然气管线的正式合同。管线总造价为21亿欧元。俄罗斯的Centrgaz公司中标负责建设管线。按计划，2016年底，来自俄罗斯的天然气将通过塞尔维亚段的天然气管线向塞尔维亚供气。根据合同设计，塞尔维亚段的主管线（长422公里）将向克罗地亚和波黑塞族共和国延长（158公里）。欧盟委员会称，俄罗斯与欧洲过境国家（奥地利、保加利亚、匈牙利和斯洛文尼亚）签署的双边协定违反了欧盟第三能源一揽子协议²。

2. 能源生产和存储合作

¹俄方拥有该公司51%的股份。2011年11月21日，“巴纳特院子”开始运营，它是东南欧最大的地下天然气存储地，实际规模为4.5亿立方米，最大生产能力为一昼夜500万立方米，而且有进一步扩大的潜力。该储气罐使俄罗斯可以同时经塞尔维亚、匈牙利和波黑出口天然气。该储气项目实际上也是南溪的第一个项目。

²欧盟委员会第三能源一揽子法规（the EU Third Energy Package）规定，欧盟境内的产能不能属于天然气开采公司。

俄罗斯与中东欧国家进行能源生产和存储合作的主要国家包括：塞尔维亚、斯洛伐克、匈牙利和捷克。

塞尔维亚：俄-

塞两国最大的能源合作项目是俄罗斯天然气工业公司（石油）参股塞尔维亚国有的“塞尔维亚石油工业公司”

。2008年1月25日，双方签署了关于石油和天然气领域合作政府间协议（期限为30年，每5年延长一次）及其后若干协定。双方决定在能源领域进行一系列合作。（2）俄罗斯天然气工业公司（石油）控股“塞尔维亚石油工业公司”后，控制了塞尔维亚大量能源资产，包括在塞尔维亚、安哥拉、波黑开采碳氢化合物，相当于150万吨石油（其中包括100万吨石油），在潘切沃和诺维萨德的2个炼油厂（年生产能力为730万吨，占塞尔维亚年需求量的85%¹）；一个液化天然气工厂；控制了塞尔维亚70%的零售市场，包括480座自动加油站和油罐区；向欧盟国家和乌克兰出口汽车燃料、苯、甲苯、道路和工业沥青²；

对塞尔维亚而言，同俄罗斯合作使它成为欧洲的过境和大型储气中心，以及知名的石油产品生产商。参加南溪在塞尔维亚领土上的建设项目，给塞尔维亚创造了2200个新的就业岗位，吸引了15亿欧元直接投资。

2011年3月，俄罗斯天然气工业公司（石油）批准了其与其与塞尔维亚合资公司的长期发展战略，大幅度增加企业的活动规模。战略的基本选项是：到2020年增加石油开采规模要比2010年增加306%，加工规模增长75%，通过主营渠道实现石油产品91%或达到500万吨，确保成为主导巴尔干市场的企业³。

¹ 俄罗斯的石油通过“友谊”石油管线到巴什科的炼油厂。

² 西方把俄罗斯-

塞尔维亚之间石油天然气协定称之为“政治交易”，怀疑塞尔维亚政府没有进行招标便将战略资产卖给了俄罗斯天然气工业公司，以换取俄罗斯在科索沃问题上的支持。

³ <http://www.gazprom-neft.ru/press-center/news/3936> ;
http://www.nis.rs/index.php?option=com_content&view=article&id=135&Itemid=246&lang=ru

斯洛伐克：斯洛伐克是一个能源高依赖进口国家，2010年的进口依赖度为63%，比欧盟平均水平（54%）高近10个百分点¹。

斯洛伐克的第一能源是天然气，在能源组合中占28%。斯洛伐克所需天然气99%依赖进口，由于斯洛伐克的天然气网络尚未与匈牙利和波兰南北走向的天然气管线相连，大大降低了其天然气进口多元化的可能性，目前进口来源国只有俄罗斯。

斯洛伐克的第三能源是石油，在能源组合中占21%，是欧盟成员国中该比重第二低的国家。斯洛伐克的石油进口依赖度从2006年的95%下降到2010年的89%。在全部原油进口中，从俄罗斯的进口占82%。根据斯洛伐克-俄罗斯政府间协定，在2014年前，俄罗斯（通过“友谊”管道）每年向斯洛伐克出口600万吨原油。

2010年4月，俄罗斯总统梅德韦杰夫访问斯洛伐克，双方签署了在能源、交通基础设施和高技术方面进行合作的多项协议。斯洛伐克邀请俄罗斯天然气工业公司参加前者的天然气管线网络的现代化和向斯洛伐克提供天然气地下存储设备（计划到2015年在斯洛伐克建立3座天然气地下存储站），以及在斯洛伐克天然气分配领域建立合资企业。双方计划建设“友谊”输油管线通向奥地利的支线。新的石油管线输入俄罗斯的石油，而不是敖德萨-布罗迪管线的石油。从2013年起，俄罗斯天然气工业公司的子公司将开始向斯洛伐克居民家庭供应天然气。俄罗斯石油生产和贸易公司OPT Sk还计划在斯洛伐克南部城市里马瓦所博塔建造一座原油加工厂。

捷克：石油是捷克能源组合中的第二能源，在捷克能源组合中占比21%，是欧盟成员国中最低的之一。而且这一比例已经维持了近20年。

捷克的石油消费几乎全部依靠进口，75%来自欧洲经济区之外，主要来源是阿塞拜疆和俄罗斯。天然气是捷克使用的第三能源

¹ European Commission, EUROPEAN ECONOMY, Member States' Energy Dependence: An Indicator-Based Assessment, Occasional Papers 145, April 2013, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/occasional_paper/2013/pdf/ocp145_en.pdf

¹，2010年，它占捷克能源组合的18%。国内生产的天然气只占全部消费量的1%。2000年以来，捷克每年需进口100亿立方米天然气，其中90%来自俄罗斯，其余部分来自挪威（从1997年开始）

²。根据俄捷两国签署的条约，俄罗斯向捷克供气到2035年。除天然气之外，捷克每年进口800万吨原油，进口石油的65%来自“友谊”管道，35%从阿塞拜疆、哈萨克斯坦、阿尔及利亚和利比亚购买，通过英格尔施塔特--克拉鲁普—李维诺夫输油管线（IKL）输送至捷克

³。捷克也是天然气过境国。2009年，在进口的800百万吨油当量中，有100百万吨油当量用于出口。

2006年起，俄罗斯企业开始参与捷克能源领域的合作。俄罗斯天然气工业公司购买了捷克的天然气企业Vemex，进入了捷克天然气配送网络。2011年，俄罗斯天然气工业公司的捷克子公司购买了向当地居民销售天然气的销售权（此前Vemex只从事批发业务）。

匈牙利：匈牙利的能源对外依赖度为58%，接近欧盟的平均水平。天然气是匈牙利最重要的能源。虽然近5年来天然气在匈牙利的能源组合中的比重不断下降，但2010年，它在能源组合中依然占38%，不仅是占主导的能源类别，也是欧盟成员国能源组合中天然气比重最高的国家之一。2010年，匈牙利进口天然气占所需天然气数量的79%。

原油在匈牙利能源组合中的比重为26%，低于欧盟平均水平。自2006年以来，这个比重变化不大。2006-2010年间，由于国内生产的逐渐下降，石油进口依赖不断加强。2010年，匈牙利原油进口占原油需求的84%，低于欧盟的平均水平。近年来，俄罗斯每年向匈牙利供应650万吨石油，80-

¹ 排在前列的能源是固体燃料和石油。

² EUROPEAN ECONOMY, Member States' Energy Dependence: An Indicator-Based Assessment, *Occasional Papers* 145, April 2013, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/occasional_paper/2013/pdf/ocp145_en.pdf

³该管线源起德国的沃堡（Wohburg）到捷克的克拉鲁普（Kralupy）和李维诺夫（Litvinov）炼油厂，全长347公里，日输送能力20万桶。

90亿立方米天然气，满足匈牙利经济所需石油的100%和天然气的75%。匈牙利自己每年的石油产量不超过100万吨，天然气30亿立方米。2005年1月俄罗斯卢克石油公司同匈牙利石油天然气公司签署了为期5年的石油供货合同，每年向匈牙利供应500万吨石油。而在2003年，匈牙利石油天然气公司同俄罗斯尤科斯签署过类似的长期合同，期限10年，每年向匈牙利供应720万吨石油。

3. 加油站合作

俄罗斯与中东欧国家进行加油站合作的主要是匈牙利和塞尔维亚。

匈牙利：2003年，卢克公司在匈牙利注册了自己的子公司，投资1亿美元，购买、新建和改造匈牙利的自动加油站。2005年，俄罗斯卢克石油公司同匈牙利签署了长期协定，在5年间每年供应500万吨原油

¹。到2009年10月，俄罗斯公司在匈牙利建立的自动加油站有76个，占匈牙利零售汽油产品总额增长到5-

7%，占第五位。卢克石油公司计划在再投资1.5亿美元，新建120座加油站。

塞尔维亚：1999年，俄罗斯卢克石油公司参加保加利亚石化企业的私有化，出资1.01亿美元获得了保加利亚布尔加斯石化炼油厂58%的股份，成立了“卢克-

保加利亚”石油加工企业。该企业是东南欧最大的炼油厂。2012年，卢克-保加利亚石化企业营业额为30亿美元，销售250万吨石油产品。该企业在保加利亚拥有200家（自营和特许）加油站和6个油库，占保加利亚零售市场26%，占保加利亚润滑剂销售市场10%的份额。同时，该企业是私营企业中保加利亚GDP（9%）和国家税收（25%）贡献最大的企业²。卢克-

保加利亚布尔加斯炼油厂的产品还出口到东南欧国家、希腊和土耳其。以及布尔加斯港口。在未来10年，卢克-

保加利亚石油加工企业投资约10亿美元，其中的60%资金用于企业现代化³。

2003年8月26日，俄罗斯卢克石油公司出资1.17亿美元，获得塞尔维亚塞尔维亚第二大石油产品的国营储存和零售公司Беопетрол70%的股份

⁴，建立了卢克-Беопетрол公司（2011年3月5日更名为“卢克-

¹2003年，匈牙利石油公司（Mol）同尤科斯石油公司签署了类似的长期协定，在10年间每年向匈牙利提供720万吨原油。

² <http://www.lukoil.bg/Main.do?actionName=bulgaria>

³ www.premier.gov.ru. 13 ноября, 2010

⁴ 2002年，Беопетрол, <http://www.oilru.com/news/17002/>

塞尔维亚”，卢克公司拥有98%的股份）。该公司控制着塞尔维亚20%的石油产品市场，拥有塞尔维亚境内的180座加油站¹。在这期间，卢克-塞尔维亚公司改造了塞尔维亚境内的74个加油站、对70个加油站进行了升级，新建了5个加油站。公司还从事石油产品的批发贸易，以及出售卢克石油公司在俄罗斯和罗马尼亚生产的机油。卢克-塞尔维亚公司的目标是做地区老大。为此，公司计划增加塞尔维亚的石油加工量，将公司的市场份额提高到25-30%，并向其他巴尔干国家市场进军²。

二、核能领域中的合作

截止到2014年4月，中东欧7个国家拥有核电站，核电站数量为8座，核反应堆19个。拥有核电站的国家是：捷克（泰梅林、杜克万）、斯洛伐克（博湖尼策、莫霍夫策）、匈牙利（帕克什）、罗马尼亚（切尔纳沃德）、保加利亚（科兹洛杜伊）、斯洛文尼亚-克罗地亚（克尔什科）。这些核电站生产的电力占所在国家用电量的1/6-1/2不等（见表1）。

表1. 中东欧国家核电一览表

国家	正在运行的核电站	反应堆数量	生产的用电量 (2012, %)	有关核电的 辩论	限制性核政策
捷克	2	6	35.3	有	无
保加利亚	1	2	31.6	无	无
克罗地亚	1a	1a	15b	无	无
匈牙利	1	4	45.9	无	无
罗马尼亚	1	2	19.4	有	无
斯洛伐克	2	4	53.8	无	无
斯洛文尼亚	1a	1a	36.0	无	无

¹ <http://www.rus.lukoil.rs/main/default.asp>

² Товарооборот России с Сербией. http://www.economy-esr.ru/S_Serbiya_2.htm

注释：a.位于斯洛文尼亚共和国境内的科尔什克（Krsko）核电站是世界上唯一的两国共有的核电站。

b. Krško Nuclear Power Plant,
http://en.wikipedia.org/wiki/Kr%C5%A1ko_Nuclear_Power_Plant

资料来源：World Nuclear Industry Status Report

2013，<http://www.worldnuclearreport.org/IMG/pdf/20130716msc-worldnuclearreport2013-hr-v4.pdf>

近年来，主要出于经济和环保这两点考虑，部分中东欧国家重新提出加大核电在本国电力生产中的比重。在经济方面，由于世界市场上原油和天然气价格不断上涨，加大核能比重，可以降低对原油和天然气的依赖，降低能源成本。在环保方面，核电的二氧化碳排放量较低，符合欧盟不断减少温室效应的环保目标。这些原因促使许多中东欧国家希望扩大和升级现有核电站，或建设新的核电站。

面对中东欧国家的核能“扩张”蓝图，世界诸多核能公司跃跃欲试。这当中有美国的西屋、法国的阿海珐、日本的三菱、意大利的希尔公司，法国的电力集团、德国的电力和燃气公司和莱茵集团。然而，除了罗马尼亚使用欧洲唯一的加拿大设计的重水反应堆之外，其他中东欧国家都使用的是苏联/俄罗斯设计的水-水高能反应堆

¹。这就使得俄罗斯在中东欧国家核电站改造、升级或新建核电站具有技术传统和核燃料方面的双重优势。

除了技术优势之外，俄罗斯近年来在竞标核电站或核电反应堆工程中还提出了诸多优惠措施：提供优惠信贷、给项目所在国创造就业岗位、项目工程本土化等。这给俄罗斯在项目竞争中具有很大优势。

¹水-水高能反应堆（VVER，俄文：Водо-водяной энергетический реактор，1950年代由苏联的伊戈尔·库尔恰托夫领导的库尔恰托夫研究所研发。属于压水冷却慢化反应堆范畴。在俄罗斯及欧洲许多国家得到广泛应用，合计有54座此类反应堆在使用中，功率在440MW - 1200MW范围内。使用该类型反应堆的国家有：俄罗斯、保加利亚、芬兰、中国（田湾核电站）、捷克、德国（原东德部分）、印度、亚美尼亚、伊朗、匈牙利、斯洛伐克及乌克兰。因采用水-水双循环回路技术，被认为是一种安全性较高的核电技术。现在按照国际能源

匈牙利：核能是匈牙利第三能源。2010年，核能在能源组合中占16%。匈牙利现在帕克什有一座核电站，1987年建成，拥有4座反应堆，发电能力为2000兆瓦。经过2008年的发电机组寿命延长改造，核电站的使用年限由最初的2017年到期被延长至2037年到期。

1999年，匈牙利帕克什核电站同俄罗斯签署了10年期的合同，按固定价格从俄罗斯进口核燃料。2008年6月4日，俄罗斯的原子能能源工业公司“特维尔”同匈牙利帕克什核电站签署新的协议，俄罗斯向匈牙利供应第二代新设计的形钐铀燃料。

2009年4月3日，匈牙利国会通过一项决议草案，原则上同意在保克什核电站修建新的发电机组。根据上述决议草案，修建新发电机组的投资准备工作需要至少5年时间，设计方案的实施至少需要6年时间。

俄罗斯准备参加匈牙利帕克什核电站的延期使用和装备新机组的竞标。以俄罗斯强机公司为首的能源企业集团已经同匈牙利共同招标建设瓦绍罗什纳门（Vásárosnamény）热电站，装机容量为230兆瓦，项目总价值为1.4-1.5亿美元。俄方需投资8200万美元，包括提供设备和进行监理。

2014年1月14日，匈牙利总理欧尔班在莫斯科同普京总统签署了政府协议，在匈牙利的帕克什建设两个新的核电机组。2月14日，匈牙利议会批准了这个政府间协议。第一个机组将在2023年投入使用，第二个机组将在2028-2030年间投入使用。每个机组的装机容量为1.2千兆瓦。为此，俄罗斯将向匈牙利提供总额为100亿欧元的主权信贷额度，这将是机组建设成本的80%左右。该协议的主要意义在于，扩大帕克什核电站将使匈牙利减少对外部资源的能源依赖，提供更低的电力价格。当然，这自然会增加俄罗斯对匈牙利能源领域的长期影响。匈牙利总理欧尔班在国家电台的讲话中说，“不更新帕克什核电站，匈牙利就不能生产廉价、安全和清洁能源。没有帕克什核电站，匈牙利就只能拥有可怜的、无规模和无竞争力的经济。”¹

¹PABLO GORONDI, Hungary lawmakers OK Russia nuclear plant deal, February 6, 2014, <http://news.yahoo.com/hungary-lawmakers-ok-russia-nuclear-plant-deal-133146384--finance.html>

保加利亚：核能是保加利亚第三能源，2010年它在能源组合中占22%，属欧盟成员国中最高之列。

保加利亚现有两座在运行的反应堆，提供全国35%的用电量。2006-2007年，保加利亚核电市场一度萎缩25%，因为保加利亚核电生产不符合欧盟的安全标准，必须关闭两座核反应堆。为扩大核电生产能力，保加利亚政府决定投资完成贝雷内核电站两个反应堆的建设，增加2000兆瓦发电能力。

为此，保加利亚决定与俄罗斯进行合作。2006年10月，俄罗斯的原子能建设出口公司、法国阿海珐和德国的西门子公司组成的国际财团（俄罗斯原子能建设出口公司为主要执行者）在向贝雷内核电站提供装备的招标中胜出。2007年12月，保加利亚国家电力公司同俄罗斯的“原子能建设出口公司”签署了向贝雷内核电站提供装备的总协定，合同金额40亿欧元。项目执行方负责70%的融资，30%由保加利亚电力公司和保加利亚其他公司负责。2008年金融危机爆发后，项目资金出现问题，加之保加利亚新政府总理的反对，2012年3月28日，贝雷内核电站暂时停止建设¹。

斯洛伐克：核能是斯洛伐克第三能源，在能源组合中占21%，是欧盟5个核能高比重国家之一。

目前，斯洛伐克4个核反应堆在运行，在1984-1999年间建成投入使用。装机容量为1711兆瓦，生产该国发电量的52%。根据一项预测，到2030年，斯洛伐克的用电量将达到43112千兆瓦时。为满足用电量的增长，斯洛伐克政府决定扩大核电生产。2012年3月，斯洛伐克政府发布新的核电计划，政府将采取两个措施扩大电力生产。第一，尽快完成于1985年在莫霍夫策开始建设的2座新反应堆²。第二，加速准备在博湖尼策建设两座新反应堆的方案

¹保加利亚政府决定终止建设贝雷内核电站之后，作为核电站主要建设者的俄罗斯原子能建设出口公司向设在巴黎的国际商会仲裁院起诉保加利亚国家电力公司，要求赔偿10亿欧元。2013年1月，保加利亚现代史上首次举行全民公决，要求恢复贝雷内核电站建设。但参加公决的人数没有达到法律规定的50%投票率。同年2月27日，保加利亚议会投票表决决定暂停建设。同年5月，新当选的保加利亚总理普拉门·奥雷肖夫斯基表示，有可能重启贝雷内核电站的建设。

²IAEA PRIS-database:
<http://www.iaea.org/cgi-bin/db.page.pl/pris.powrea.htm?country=SK>

<http://www.iaea.org/cgi-bin/db.page.pl/pris.powrea.htm?country=SK>

¹。如今，斯洛伐克在运行的核电站由俄罗斯提供技术援助和核燃料。2008年，俄--

斯两国签署新的协定，俄方将核燃料供应合同延长5年，俄罗斯因此巩固了在斯洛伐克核燃料市场上的地位

²。2010年，双方签署协议，斯洛伐克恢复向俄罗斯再出口核废料以便再加工和储存。

为深化同斯洛伐克在核能方面的合作，俄罗斯同意与斯洛伐克进行生产和技术合作，包括转让俄罗斯的核心核技术。俄罗斯甚至建议，如果俄罗斯获得捷克核电项目，部分设备制造将分包给斯洛伐克和捷克两国的装备制造

商。
2013年1月15日，斯洛伐克国有的核能公司(JAVYS)和捷克国有的公用事业公司同俄罗斯原子能工业公司签署备忘录，后者可以获得有关在斯洛伐克雅恩洛夫斯克·博湖尼策建设两个新核反应堆的全部文件，供俄罗斯原子能工业公司决定是否愿意参与该项目参考。

捷克：核能是捷克能源组合中的第四能源。2010年，核能占能源组合的16%。

捷克有两座核电站，共有俄罗斯设计的6个反应堆。杜科瓦内核电站建于上个世纪80年代，一直使用俄罗斯提供的核燃料。泰梅林核电站1987年开始建设，装机容量2000兆瓦，是捷克最大的电力来源。泰梅林核电站最初设计建设4个反应堆。1989年“天鹅绒革命”之后停止建设3号和4号反应堆。1号和2号反应堆分别于2000年和2002年投入使用。最初的设计是使用苏联核燃料，1990年代后改由美国西屋公司提供核燃料。美国西屋公司原本打算在泰梅林核电站基础上完善俄罗斯设计的反应堆燃料参数，之后在捷克建立生产核燃料的工厂，进而开始进军中东欧国家的核燃料市场。但由于西屋公司不能提供

¹ Nuclear Power Programme of the Slovak Republic, Vienna, March 18, 2012, <http://www.iaea.org/NuclearPower/Downloadable/Meetings/2013/2013-03-18-03-21-TM-NPE/17.zemenova.pdf>

²目前，斯洛伐克也在探索利用国内铀矿生产铀的可能性。斯洛伐克估计有铀U3O8储量12900吨。

足够的核燃料，从2010年起，捷克重新要求俄罗斯向泰梅林核电站供应核燃料。

2005年，捷克公用事业公司重新提出建设泰梅林3号和4号反应堆的建议，计划耗资150亿美元。2012年11月底，捷克公用事业公司正式向捷克核安全国家办公室提交了在泰梅林核电站恢复建设3号和4号核反应堆的申请

¹。2013年3月，由俄罗斯领衔，包括俄罗斯的Atomstroyexport、Gidropress和斯柯达三家公司组成的财团同捷克的三家公司签署合同。如果该财团中标，将负责建设泰梅林两座新反应堆，计划使用现代化的MIR-1200反应堆。然而，2014年4月，在同欧盟磋商之后，捷克政府宣布，不打算向建设泰梅林新的反应堆提供担保或支持建设低排放的电站的其他机制。捷克公用事业公司宣布取消建设新反应堆的计划²。

¹捷克CEZ公司申请在Temelin核电站新建两座核反应堆，世界核新闻网站2012-12-04, <http://realtime.xmuenergy.com/newsdetail.aspx?newsid=106734>

²"CEZ cancels Temelin 3&4 project". Nuclear Engineering International. 11 April 2014, <http://www.neimagazine.com/news/newscez-cancels-temelin-34-project-4213193>

Научное издание

Китай и Восточная Европа:
звенья нового Шелкового пути

Ответственные редакторы:
Михеев Василий Васильевич,
Швыдко Виталий Григорьевич

Сборник научных трудов

ISBN 978-5-9535-0485-0

Подписано в печать 20.12.2016.

Формат 170×240. Печать офсетная.

Объем 8,75 п.л., 2,95 а.л. Тираж 100 экз. Заказ № 50/2016

Издательство ИМЭМО РАН

Адрес: 117997, Москва, Профсоюзная ул., 23