

Позиция стран Европейского союза в отношении китайской инициативы «Один пояс – Один путь»

Виталий Пакулин

Инициатива «Один пояс – один путь» (далее – ОПОП, Путь), выдвинутая председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 году, представляет собой масштабный геоэкономический проект КНР, который является важнейшей частью современной внешней политики Китая. Будучи проектом торгово-транспортных коммуникаций по суше и морю, данный путь географически охватывает страны Евразийского континента, а также Африку. Успешная реализация данного проекта позволит Китаю не только ускорить темпы экономического роста, но и заполнить вакуум лидерства на мировой арене, который частично был вызван политикой президента США Дональда Трампа и сосредоточенностью Европы на собственных внутренних проблемах. Даже если допустить, что за свой четырехлетний президентский срок (в перспективе восьмилетний) Трампу удастся сделать «Америку снова великой», а внутренние проблемы Европы будут решены (хотя в настоящий момент это кажется маловероятным), Китай не упустит возможности воспользоваться сложившейся ситуацией и укрепить свои позиции на мировой арене.

Европейское направление является ключевым звеном данного проекта: все транзитные маршруты ОПОП, вне зависимости от протяженности и типа перевозок, ведут в страны Европы и Европейского союза. Поэтому несомненным является тот факт, что Китай заинтересован в укреплении и расширении партнерства с ЕС. Взаимодействие с Европой по проекту ОПОП осуществляется на трех уровнях: в формате саммитов ЕС-КНР, в рамках двусто-

Виталий Пакулин, магистрант Национального исследовательского Томского государственного университета.

ронного сотрудничества с отдельными европейскими странами, которые представляют наибольший интерес для Китая, а также через механизм «ЦВЕ 16+1», участие в котором принимают как страны-члены ЕС, так и государства, в него не входящие.

ЕС-КНР

Еще до выдвижения инициативы ОПОП ЕС и Китай проводили регулярные встречи по проблеме железнодорожных, морских, авиационных перевозок, а также вопросам упрощения таможенных процедур и других сфер многостороннего сотрудничества. Стоит отметить, что во время переговоров между ЕС и Китаем о разработке стратегической программы сотрудничества до 2020 года правительство КНР не выступало за включение инициативы ОПОП (объявленной в тот же период) в повестку дня, хотя в ней содержался ряд амбициозных идей по строительству инфраструктурных и логистических сетей между Европой и Азией.

Правительство Китая осознает, что институты ЕС играют важную роль, когда речь идет о китайских инвестициях и координации различных проектов со странами-членами ЕС. Для ЕС сотрудничество с Китаем в рамках ОПОП будет успешно реализовано, только если оно будет основано на открытых и прозрачных правилах, а также соответствовать приоритетам Союза. Решение государств-членов ЕС присоединиться к возглавляемому Китаем Азиатскому банку инфраструктурных инвестиций (АБИИ) побудило ЕС разработать общие правила при координации действий в рамках этого банка. Как Европейская комиссия, так и Европейская внешнеполитическая служба быстро осознали, что ОПОП имеет сильную политическую поддержку в Китае и что его реализация не зависит от позиции, которую занял ЕС. Это заставило ЕС начать поиск путей включения в данную инициативу и возможностей влиять на нее.

Хотя ЕС не выработал единый стратегический подход к взаимодействию с ОПОП и его влиянию на региональную динамику, были сделаны некоторые шаги на высоком уровне с целью достижения большей прозрачности процессов сотрудничества. В сентябре 2015 г. Европейская комиссия и правительство Китая подписали соглашение о создании платформы по взаимодействию между ЕС и КНР с целью усиления сотрудничества в таких областях, как инфраструктура, оборудование, технологии и стандарты управления, а также для поиска возможностей по сопряжению инициативы ОПОП и такого проекта, как Трансъевропейская транспортная сеть. На сегодняшний день данная платформа является важнейшим механизмом сотрудничества между ЕС и КНР в рамках ОПОП. Так, по результатам саммита ЕС-КНР в июле 2018 г. обе стороны обязались приступить к реализации краткосрочного плана действий по инфраструктурному развитию, который был разработан на третьем заседании платформы в июле того же года.

В результате вступления Китая в ЕБРР в 2016 г. и открытия его представительства в Пекине финансовое сотрудничество между Китаем и Европой, связанное с ОПОП, расширилось еще больше. Важным шагом стало создание в 2018 г. совместного инвестиционного фонда ЕС-КНР с капиталом в 500 млн. евро. Вкладчиками выступили Европейский инвестиционный фонд и Фонд Шелкового пути.

Двустороннее сотрудничество

Как правило, страны-члены ЕС приветствуют более тесное взаимодействие с Китаем и китайскими фирмами, рассматривая это как источник дохода и стимул для повышения темпов экономического роста. Ко всему прочему, усиление сотрудничества с Китаем позволит европейским странам увеличить экспорт своих продуктов на азиатские и мировые рынки. Еще одним положительным фактором является потенциальная помощь промышленному развитию восточноевропейских стран и стран балканского региона со стороны китайских корпоративных инвесторов. Поэтому когда правительство Китая под руководством Си Цзиньпина в 2013 г. официально объявило о запуске ОПОП, некоторые страны-члены ЕС с энтузиазмом отреагировали на это заявление.

В теории, Западная Европа, которая символически рассматривается как заключительный пункт назначения Пути и является важнейшим рынком для китайских товаров, должна была занять главное место в проекте ОПОП. Однако всеобъемлющий поход Китая к данному проекту не означает, что для него одинаково важны все государства-члены ЕС. В пределах Европы основные проекты под эгидой ОПОП фактически сосредоточены в двух конкретных регионах: Центральной и Восточной Европе и странах европейского Средиземноморья. В то же время Си Цзиньпин в своих выступлениях в Германии, Бельгии и Великобритании в 2014-2015 гг., упоминал о важности этих стран в проекте Пути.

В действительности, у стран ЕС довольно разные мнения по поводу ОПОП. Опрос, проведенный European think-tank network on China по вопросам сотрудничества с Китаем в декабре 2016 г., показал, что большинство правительств, по-видимому, относятся к нему «нейтрально» или «довольно позитивно», а некоторые считают, что ОПОП недостаточно важен для их страны. В то же время некоторые местные или региональные власти, такие как городские власти Дуйсбурга, Гамбурга и Лиона, приветствуют инициативу, поскольку они видят конкретную потенциальную выгоду в привлечении китайских инвестиций в рамках ОПОП.

Различные европейские компании также положительно отреагировали на новые возможности, предоставляемые ОПОП, такие как: строительство контейнерных терминалов, прокладка железных дорог и оказание логистических услуг. Уже были построены железные дороги, связывающие Польшу, Германию, Нидерланды, Францию и Испанию с Китаем.

Процессы приватизации, происходящие в секторе общественного транспорта в некоторых странах Южной Европы, в свою очередь открывают китайским фирмам возможности для приобретения и инвестирования. Крупнейшая в Китае грузовая компания COSCO и другие китайские морские компании инвестируют в порты Бельгии, Нидерландов, Хорватии, Словении, Италии, Португалии, Испании, Латвии и Литвы. Характерным является тот факт, что эти проекты реализовывались до оглашения инициативы Пути и лишь потом были в нее включены.

Участие западных и северных стран ЕС в инициативе ОПОП по-прежнему ограничивается их членством в Азиатском банке инфраструктурных инвестиций (АБИИ). Похоже, что правительство Китая также не считает эту часть ЕС одним из своих приоритетов при реализации ОПОП. Тем не менее, некоторые государства или местные органы власти принимают более активное участие, пытаясь привлечь потенциальные китайские инвестиции.

Среди западноевропейских стран ЕС наибольшего прогресса в двусторонних отношениях Китай достиг с Германией. Германия является крупнейшим европейским торговым партнером Китая, и отношения между двумя странами становятся все ближе. Между Китаем и Германией подписаны соглашения о сотрудничестве в области финансов, энергетики, промышленности и сельского хозяйства, а также образования. В рамках ОПОП были введены в эксплуатацию уже пять немецко-китайских железнодорожных маршрутов (Лейпциг-Шеньян, Дуйсбург-Чунцин, Гамбург-Чжэнчжоу, Гамбург-Харбин и Нюрнберг-Чэнду) и еще ряд проектов запланирован на будущее. Железнодорожное сообщение между Дуйсбургом и Чунцином получило большое внимание и активное продвижение со стороны муниципалитетов двух стран. Инвестиционные форумы и научно-исследовательские конференции, связанные с ОПОП, проводились в Дуйсбурге в 2017-2018 гг.

Однако до сих пор остается очевидной проблема дефицита торгового баланса между странами: поезда, импортирующие товары из Китая, как правило, полностью загружены электроникой и другими товарами, а поезда в Китай часто испытывают проблемы с поиском достаточного для отправки количества. Российские санкции в отношении европейских товаров еще больше осложняют ситуацию. Для повышения эффективности этих железнодорожных перевозок был предпринят ряд шагов, но все еще остаются нерешенными технические детали, такие как системы охлаждения и колебания температуры при транспортировке. До сих пор, за исключением железнодорожных проектов, в рамках ОПОП не были реализованы новые инвестиции в инфраструктуру и проекты в Германии, а также не совершены крупные сделки по слиянию и поглощению. В сложившейся ситуации Германия активно продвигает развитие сотрудничества между ЕС и КНР с использованием платформы взаимодействия ЕС-Китай. В Совете АБИИ Германии принадлежит 4,1 % голосов (наибольший показатель среди стран ЕС, совокупно обладающих 20,3 % голосов).

В отличие от Германии Франция получила гораздо меньше внимания со стороны правительства Китая, что сказалось на объёме китайских инвестиций в рамках ОПОП. Во Франции стратегия Китая состоит в основном из обсуждения потенциальных экономических возможностей на ежегодном Парижском форуме по Новому Шелковому пути, который начал функционировать в ноябре 2017 г. В нем принимают участие представители крупнейших французских и китайских компаний, дипломатические представители обеих стран, а также члены правительств. По результатам последнего форума в 2018 г. был согласован ряд проектов для совместных инвестиций, однако дата начала их реализации остается неясной. Правительству Франции не хватает четкой позиции по этой теме. Тем не менее, большую активность проявляют несколько французских регионов.

Французский Лион, играющий роль исторического, коммерческого и политического центра в Европе, ищет возможности для привлечения китайских инвестиций и широкого доступа к китайскому рынку. Так, в апреле 2016 г. экспресс Чунцин-Дуйсбург был продлен до Лиона. Регион Нормандии также пытается заинтересовать китайских инвесторов своим глубоководным портом Гавр и связями с внутренними портами Руана и Парижа. Фактически, в последние годы, многие французские регионы и муниципалитеты предприняли активные действия для продвижения своих местных преимуществ с целью привлечения китайских инвесторов. Для инвестиций открыты такие сферы, как транспорт, телекоммуникации, туризм и фармацевтика.

Однако до настоящего времени реализуемые проекты осуществляются за рамками ОПОП. Единственным символическим шагом стало соглашение о партнерстве по Шелковому пути, подписанное в июне 2015 г. между французской судоходной компанией CMA CGM и China Merchants Holdings International. CMA CGM получила кредитную линию в размере 1 млрд. долл. от экспортно-импортного банка Китая для покупки китайских контейнеровозов.

Хотя влияние Брекзита все еще не до конца определено, участие Великобритании как крупной европейской страны в ОПОП остается подтвержденным. Географические границы инициативы не помешали правительству и бизнесу Великобритании активно реагировать на нее. Хорошей демонстрацией этого желания является то, что Великобритания стала первой европейской страной, присоединившейся к АБИИ в марте 2015 г., что можно рассматривать как политическое послание в поддержку возглавляемой Пекином организации, которую Великобритания считает полезной для долгосрочного экономического развития Азии и Европы. Основная логика, лежащая в основе желания участвовать в инициативе Пути – это возможности, которые она может предоставить британским компаниям и сектору финансовых услуг в Лондоне. В 2015 г. Китайско-Британским деловым советом был выпущен доклад под названием «Один пояс – один путь», в котором были определены основные возможности в ряде секторов. В 2016 г. совет в сотрудничестве с Университетом Цинхуа подготовил еще один доклад, посвященный сотрудничеству британских и

китайских компаний в области проектирования, строительства и консалтинга. Такое активное отношение Великобритании указывает на первенство, которое она отдает экономической и коммерческой дипломатии, а также на ее прагматичный ответ на рост влияния Китая в мировых делах. В октябре 2015 г. президент Си Цзиньпин посетил Великобританию и упомянул о «золотой эре» отношений между двумя странами. Во время визита обе страны не только подтвердили стремление укреплять сотрудничество в области финансов, но и договорились об инвестициях Китая в строительство АЭС в Хинкли-Пойнте в западной части Великобритании, а также установке китайского ядерного реактора Hualong One рядом с Брэдвиллем, в восточной части Великобритании. В 2017 г. был введен в эксплуатацию железнодорожный маршрут Иу-Лондон протяженностью в 12 тыс. км, что сделало Лондон 15-тым европейским городом, связанным железной дорогой с Китаем.

В северных странах ЕС интересы Китая в рамках ОПОП более ограничены. Дипломатический диалог по поводу инициативы практически отсутствует, а в публичной сфере мало упоминаний о ней. Несмотря на то, что проект высокоскоростной железной дороги и два проекта строительства ветряных электростанций Китаем отнесены к Пути, в Швеции же они не рассматриваются как часть китайской инициативы. Более вероятно, что эти государства, которые уже частично присутствуют в Центральной и Юго-Восточной Азии, могли бы внести свой вклад в ОПОП путем участия в мероприятиях в третьих регионах.

Южная Европа уникально расположена на пересечении китайских геополитических, коммерческих и инвестиционных интересов, которые отразились в ОПОП. После объявления об инициативе правительство Китая заняло активную позицию в отношении средиземноморских стран. Как было сказано ранее, интересы и фактическое участие в инициативе не только сильно различаются между членами ЕС, но также разнятся внутри каждой страны между различными муниципалитетами и регионами на основе их собственных логистических и деловых связей с Китаем. Рассматривая отношение Пути к Южной Европе, можно сказать, что его реализация в регионе больше схожа с выборочными стратегическими инвестициями в важные и недооценённые порты и производства, а не с четко определённой программой сотрудничества между Китаем, местными органами власти и бизнесом.

В Греции находится один из немногих крупномасштабных проектов под эгидой Пути в Южной Европе – инвестиции в размере 4,3 млрд. долл. со стороны Китайской морской грузовой компании (COSCO) в порт Пирей, целью которых является продвижение китайских товаров в Юго-Восточной и Центральной Европе. Данный проект инвестиций является ключевым фактором развития китайско-греческих отношений, и Греция, безусловно, представляет собой важнейшее звено на морских путях между Азией и Европой. Тем не менее, до сих пор не выработано четкой стратегии по отношению к ОПОП со стороны правительства Греции или Китая в отношении Греции.

«Альянс пяти портов» – крупный проект контейнерных терминалов, разработанный Ассоциацией портов Северной Адриатики с участием портов в Италии (Венеция, Триест и Равенна), Словении (Копер) и Хорватии (Риека) – представляется региональным ответом на инициативу ОПОП. Проект направлен на создание системы стыковки и разгрузки путем строительства гигантской морской платформы в городе-порту Маламокко недалеко от Венеции, которая бы позволила огромным китайским грузовым судам, проходящим через Суэцкий канал, разгружать товары и отправлять их по железной дороге через Германию и Швейцарию на рынки Центральной и Северной Европы. Данный проект вызвал большой интерес со стороны Италии и Китая и финансируется правительством Италии и из средств Пути (правительство Китая и китайские государственные предприятия).

Тем не менее, инициатива Пути не привлекла особого внимания СМИ и общественности в Италии. Те немногие итальянские компании, которые лоббируют в правительстве более активное участие в ОПОП, – это компании, работающие в секторах логистики и инфраструктуры. Еще одним шагом, который привлек внимание некоторых итальянских политических и деловых лидеров, стало поглощение итальянского производителя шин Pirelli компанией China National Chemical и Фондом Шелкового пути в 2015 г. Один из крупнейших китайских банков – Индустриальный и коммерческий банк Китая – также недавно открыл несколько филиалов в Италии, чтобы предоставлять кредиты на реализацию проектов ОПОП. Однако, как и во многих других государствах ЕС, здесь отсутствует общая стратегия, которая не позволяет большему количеству компаний предпринимать конкретные действия.

Несмотря на то, что португальские власти не сделали никаких заявлений, указывающих на официальное участие в ОПОП, это не помешало Китаю проявить заинтересованность в том, чтобы сделать Португалию частью Морского шелкового пути. Китайские инвесторы активно принимают участие в проводимой португальским правительством политике приватизации.

ЦВЕ 16+1

Механизм «16+1» представляет собой платформу, созданную в апреле 2012 г. китайским руководством с целью укрепления связей между Китаем и 16 странами ЦВЕ (Центральной и Восточной Европы), а именно Албанией, Боснией и Герцеговиной, Болгарией, Хорватией, Чешской Республикой, Эстонией, Венгрией, Латвией, Литвой, Македонией, Черногорией, Польшей, Румынией, Сербией, Словакией и Словенией.

С позиции стран ЦВЕ инициативу ОПОП можно описать скорее как расширенную версию предыдущих проектов региональной интеграции в рамках формата «ЦВЕ 16+1», которые лишь отдаленно связаны со стратегическим партнерством ЕС-Китай. В связи с этим многие

ранее согласованные совместные проекты были включены в ОПОП уже после ее оглашения.

Страны ЦВЕ продемонстрировали, что они в состоянии вести активную политику сотрудничества с Китаем, и статус региона в Европе и в ЕС был повышен. Страны, которые принимали саммиты «16+1», такие как Сербия и Румыния, также испытали на себе повышенный интерес со стороны иностранных инвесторов. Тем не менее, существуют очевидные расхождения между участием государств-членов ЕС и странами, не входящими в союз, особенно с точки зрения инвестиций и инфраструктурных проектов. Из-за нормативно-правовой базы китайская кредитная линия использовалась в основном странами, не входящими в ЕС, например, в Боснии и Герцеговине для строительства теплоэлектростанции, в Македонии для строительства автомагистралей, в Сербии для строительства моста через Дунай. В целом, уровень китайских инвестиций в странах ЦВЕ до текущего момента был невысок, а строительство производственных баз, анонсированных Китаем в регионе, еще только предстоит реализовать.

Польша, Венгрия и Словакия стали одними из первых стран, подписавших меморандум с Китаем по инициативе ОПОП. В Польше, одной из ведущих экономик стран ЦВЕ, ОПОП рассматривается как возможность расширить экспорт в Китай и привлечь китайские инвестиции для улучшения местной инфраструктуры и реиндустриализации. Тем не менее, до сих пор не было разработано конкретной стратегии или создано учреждение, посвященное Пути. Также польские компании не очень активны в отношении инициативы из-за недостатка знаний о китайском рынке.

Венгрия имеет шанс стать одной из первых стран ЦВЕ, где будет реализован крупный проект в рамках ОПОП. Речь идет о высокоскоростной железной дороге Будапешт-Белград, строительство которой должно завершиться к 2023 г. Однако, кроме данного проекта, Венгрия до сих пор не привлекала большого внимания со стороны китайских компаний в таких областях, как инфраструктура, промышленность и инвестиции. Местные компании слишком малы, чтобы участвовать в строительных проектах в третьих странах, и их знания об инициативе очень ограничены. Вместе с этим венгерские политики активно продвигают Венгрию как туристический и культурный центр ЦВЕ, что привело к открытию первого офиса Национальной туристической компании Китая в Будапеште в марте 2016 г. и запуску рекламной кампании «Великолепный Шелковый путь Китая» в 2017 г.

Аналогичным образом Словакия предложила Китаю возможности сотрудничества в ряде областей, включая строительство терминала в аэропорту Братиславы и расширение скоростной железной дороги из Белграда в Будапешт до Словакии и за ее пределы (эта инициатива не получила интереса со стороны китайских партнеров). Единственной сделкой, которая была совершена в Словакии, стала покупка в 2015 г. Китайской энергетической

компанией 10% доли в финансовой компании J&F, оперирующей в банковской сфере, сферах недвижимости и энергетики на рынках Чехии, Словакии, Хорватии и России.

Благодаря подписанию в 2016 г. пакета инвестиционных соглашений в общем объеме 7,39 млрд. евро на период 2016-2020 гг., Чешской Республике удалось привлечь китайские инвестиции в сферах финансовых услуг, здравоохранения, авиации, транспорта, СМИ, туризма и недвижимости.

По результатам саммита Китай-ЦВЕ в 2016 г. была подписана Рижская декларация, в которой лидеры Китая и ЦВЕ договорились о дальнейшем расширении сотрудничества и расширении обмена в рамках Пути и формата «16+1». Данную декларацию можно рассматривать как попытку найти баланс между взаимодействием в рамках «16+1» и КНР-ЕС. В ней подчёркивается, что инфраструктурные и логистические проекты для ЦВЕ в рамках инициативы соответствуют принципам, выработанным в рамках платформы взаимодействия ЕС и Китая, которые включают в себя инвестиционный план для Европы и проекты в рамках строительства Трансъвропейской транспортной сети.

Последний саммит Китай-ЦВЕ состоялся в 2018 г. в Софии. По его результатам были выработаны дальнейшие шаги по взаимодействию между сторонами, а именно:

- создание зоны сотрудничества между средними и малыми бизнесами с координационным центром в Хорватии;
- учреждение в Литве финансово-технического центра «16+1»;
- создание экспертного глобального центра по сотрудничеству между ЦВЕ и Китаем.

Заключение

С момента объявления ОПОП интерес Китая к Европе расширился существенно. Тем не менее, несмотря на наличие общих закономерностей и тенденций в инвестиционных и торговых отношениях, интересы Китая сильно различаются в различных странах Европы и секторах экономики. Китай придерживается своего особого и гибкого подхода при взаимодействии с ЕС. Отсутствие четко определенных планов в отношении ОПОП в большинстве европейских стран ослабляет их экономические и политические возможности. Различаются и мнения отдельных стран-членов ЕС, которые выработали свои подходы в отношении инициативы. В то время как страны Западной и Северной Европы часто занимают прагматичную и выжидательную позицию, страны ЦВЕ и правительства Средиземноморья в большей степени взаимодействуют с ОПОП и открывают значительные возможности для привлечения китайских инвестиций. На эти сигналы реагирует Китай, отходя от своей предыдущей ориентации на крупные государства-члены ЕС и уделяя больше внимания странам Центральной и Юго-Восточной Европы.