МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ, 2020, том 64, № 12, с. 85-93

МИР В НАЧАЛЕ ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ

ЕВРОПЕЙСКО-КИТАЙСКИЕ ОТНОШЕНИЯ В БОЛЬШОЙ ЕВРАЗИИ

© 2020 г. О. Воркунова, А. Хотивришвили, А. Цвык, М. Шпаковская

ВОРКУНОВА Ольга Алексеевна, кандидат исторических наук,
Московский государственный лингвистический университет, РФ, 119034 Москва, ул. Остоженка, 38, стр. 1;
ИМЭМО им. Е.М. Примакова РАН, РФ, 117997 Москва, Профсоюзная ул., 23 (vorkunovaimemo@gmail.com; olga@pww.ru).

ХОТИВРИШВИЛИ Анна Александровна,
Российский университет дружбы народов, РФ, 117198 Москва, ул. Миклухо-Маклая, 10, к. 6 (annkhotivrishvili@yahoo.com).

ЦВЫК Анатолий Владимирович, кандидат исторических наук,
Министерство иностранных дел Российской Федерации, РФ, 119200 Москва, Смоленская-Сенная пл., 32/34 (a.tsvyk91@mail.ru).

ШПАКОВСКАЯ Марина Анатольевна, доктор исторических наук, профессор,
Российский университет дружбы народов, РФ, 117198 Москва, ул. Миклухо-Маклая, 10, к. 6 (shpakovskaya-ma@rudn.ru).

Статья поступила в редакцию 15.07.2020.

В статье рассматривается феномен европейско-китайского сотрудничества в контексте трансформации международного региона Евразии. Особое внимание уделяется развитию отношений Китая со странами ЦВЕ, Западных Балкан и Южной Европы. Дается анализ факторов, оказывающих влияние на соотношение и борьбу новых тенденций в процессе формирования инновационного политического ландшафта Евразии. Изучается роль Европы и Китая в создании конкурентоспособного экономического региона, включая становление транспортной инфраструктуры. На примере китайско-европейских отношений показаны возможности расширения сотрудничества двух субъектов, а также получения Пекином геоэкономических выгод как следствие роста напряженности между Россией и Западом. Сделан вывод о том, что китайско-европейская интеграция способствует дальнейшей трансформации Евразии и повышению ее роли в глобальной политике.

Ключевые слова: Евразия, Китай, Европа, ЕС, РФ, США, украинский кризис, Шелковый путь, ШОС, ЕАЭС, Центральная Европа, Восточная Европа, Западные Балканы, Вишеградская группа, Средиземноморье.

DOI: 10.20542/0131-2227-2020-64-12-

ИЗМЕНЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ЕВРАЗИИ В СИСТЕМЕ МИРОВЫХ СВЯЗЕЙ

На протяжении последних десятилетий меняется объективное положение крупных игроков на евразийском континенте – России, Китая и ЕС, что в результате способствует консолидации региона. Этот процесс подкрепляется взаимодополняемостью ведущих евразийских субъектов экономики и политики. Россия – важнейший экспортер энергии и вооружений, Китай – производитель высококонкурентной продукции промышленности. В Европе сотрудничество автономных национальных макроэкономических организмов принимает характер активной коадаптации, которая сопровождается глубокими сдвигами в их отраслевой структуре, в концентрации и специализации производства. Ведущие государства Евразии и Европейский союз, вне всякого сомнения, занимают определяющее место в системе формирования инфраструктурных связей, институционализированных многосторонних сетевых структур.

В XXI в. процессы трансформации в Евразии происходят стремительнее, чем в Северной Америке, так как приспособление к динамике мирового порядка становится вопросом выживания в условиях изменившегося соотношении сил на политической арене. По всем основным показателям, касающимся человеческого потенциала, выпуска промышленной продукции, военно-политической мощи, Евразия доказывает свое превосходство над другими центрами силы. Как отмечает американский ученый К. Колдер (*Kent Calder*), Евразия является международным регионом наиболее активно и стремительно развивающейся взаимозависимости в экономической, социальной и политической сферах, что имеет долгосрочные последствия для всей структуры глобальной политики [1, p. 160]. Здесь сосредоточены основные компоненты экономики, способные бросить вызов монопольному

могуществу США. Доля стран ЕС в мировом валовом продукте составляет 22%, или 16 трлн долл. Доля Китая в глобальном ВВП – 15%. Вместе с Евросоюзом они достигают 37% мирового ВВП, превосходя долю США в 25% [1, p. 161]. Эти данные характеризуют степень воздействия двух ведущих субъектов евразийского хозяйственного комплекса на положение всего континента.

Суть изменений, происходящих сегодня в Евразии, сводится к корреляционным процессам – европейской интеграции и развитию западного вектора в политике Китая, что сближает два промышленных центра. Начиная с 2008 г. отношения между КНР и ЕС довольно быстро углублялись и расширялись. Одним из существенных факторов, оказывающих влияние на интерактивное сотрудничество, стала выдвинутая в 2013 г. на основе проекта Великого Шелкового пути китайская инициатива – "Один пояс, один путь" (ИПП). Мегапроект нацелен на то, чтобы дать миру новые возможности для устойчивого развития и преодоления современных вызовов.

Региональное пространство Евразии, находящееся в процессе постоянной трансформации, помогает стабилизировать отношения и включает реально действующие институты диалога ЕС–Китай. В рамках этих форумов проводятся ежегодные двусторонние саммиты: Диалог по вопросам стратегических отношений с участием высших должностных лиц (с 1998 г.), Диалог по проблемам экономики и торговли на высоком уровне (с 2008 г.) и Гражданский диалог между людьми на высоком уровне (с 2012 г.). Азиатско-европейская конференция (*ASEM*, с 1996 г.) также представляет собой неформальную платформу "Трек 1.5" для взаимодействия между государственными служащими, учеными и неправительственными организациями [2].

Пандемия коронавирусной инфекции 2020 г. внесла и, очевидно, будет вносить серьезные коррективы в конфигурацию международных отношений. По мнению ведущего профессора Американского университета в Вашингтоне А. Ачарья (*Amitav Acharya*), пандемия приведет к полной перестройке мирового порядка. При этом вполне вероятен сдвиг центра силы в направлении Азии. Вопреки убежденности в том, что нынешний кризис демонстрирует все риски глобализации и плюсы самостоятельности, его последствия, считает А. Ачарья, подтверждают правильность позиции тех, кто выступает за взаимозависимость [3].

С избранием президентом США Д. Трампа и возрастанием напряженности в трансатлантических отношениях, а также с учетом возможной утраты лидерства Вашингтоном и недостаточной солидарностью ЕС в борьбе с коронавирусом, у Китая появляются новые возможности усилить свои позиции в странах ЦВЕ и на Балканах. По мнению директора Института международных отношений и Центра европейских исследований при Народном университете Китая Ван Ивэя, инициатива "Один пояс, один путь" способствует распространению европейских идей и их применению на практике, а также поднимает на новую ступень роль Европейского союза как "нормативной державы" [4]. Со своей стороны А. Меркель в ходе видеоконференции Фонда Конрада Аденауэра 27 мая 2020 г. также обозначила ключевые направления внешней политики ЕС в период предстоящего председательства Германии в Совете ЕС, подчеркнув при этом особую роль Китая. Несмотря на то что Пекин является "партнером с принципиальным отличием в отношении прав человека и либеральных принципов, это не повод для отказа от сотрудничества, – считает канцлер Германии, – а скорее призыв к открытому, критическому и конструктивному диалогу". Похоже, в ближайшее время основное внимание в Евросоюзе будет уделяться отношениям с Китаем, прогнозируют в редакции *Deutsche Welle* [5].

НОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИИ ЕВРОПЕЙСКО-КИТАЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Начало 2000-х годов ознаменовалось ускорением темпов *евразийской интеграции* в целом и углублением *китайско-европейских отношений*, в частности. Глобальный финансовый кризис 2008 г., серьезно потрясший западный индустриальный мир по обе стороны Атлантики, подвел своеобразный итог складывающимся в экономике Европы и Китая качественным изменениям и актуализировал весь комплекс проблем их отношений. Новый этап в развитии двустороннего сотрудничества характеризуется не только большей интенсивностью хозяйственных связей, но и усилением противоречий. Отличительной его чертой является активизация китайского бизнеса на рынках европейских стран и овладение Пекином стратегической инициативой. КНР запустила масштабную программу стимулирования, которая усилила политическое и экономическое влияние страны на Запад.

Рассматривая роль Европы и Китая в процессе формирования евразийского центра, можно выделить ряд особенностей. *Первая* заключается в том, что интеграционный процесс на евразийском пространстве развивается неравномерно и принимает специфические формы в различных частях континента. Это находит отражение в одновременном существовании нескольких объединений, которые охватывают отдельные экономические области и группы государств – ШОС, ЕАЭС, АСЕАН. Кроме того, китайские и европейские лидеры про-

водят ежегодные конференции на высшем уровне (Стратегический диалог высокого уровня) [6, сс. 268–287], а в марте 2015 г. ряд государств Европы – членов ЕС стали соучредителями Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, созданного Китаем (без участия США) [7].

Вторая особенность касается политических интересов стран ЕС и Китая, которые требуют достижения определенного политического единства в вопросах обеспечения безопасности. С этим аспектом связан еще один – необходимость признания новых реальностей постковидного мира и определения отношения к ним. Отсюда – необходимость выработать единую позицию по проблемам, которые возникают в ходе трансформации регионального пространства Евразии.

В 2012 г. Китай создал еще более широкие и формальные рамки сотрудничества в регионе с шестнадцатью странами Центральной и Юго-Восточной Европы (16+1). Этот пространственный формат довольно быстро стал приоритетом европейской политики Китая, что, несомненно, связано с геоэкономическим значением долгосрочного двустороннего сотрудничества, а также взаимодополняемостью обеих экономик. В организационном плане на практике формат 16+1 включает не только секретариат, национальных координаторов, но и проведение регулярных встреч. Географически же он распространяется на обширный регион к востоку от Германии, в том числе на Вишеградскую четверку (*V4*), и таким образом охватывает пространство от Балтики до Черного моря.

Деятельность структуры 16+1 имеет как торговые, так и инвестиционные стороны. Особый акцент в этом интеграционном механизме делается на развитие инфраструктуры, направленное на превращение Восточной Европы в стратегические "ворота" для торговли между Китаем и Европой. В рамках 16+1 консорциум китайских банков предоставил специальную кредитную линию на 10 млрд долл., которую используют в основном балканские страны, до недавнего времени не входившие в ЕС. Более того, созданы фонд инвестиционного сотрудничества между Китаем и европейскими членами, экономические и технологические зоны в странах Запада с целью продвижения китайских проектов. На саммите 16+1 в Будапеште 27 ноября 2017 г. премьер-министр Китая Ли Кэцян особо подчеркнул, что этот формат явился результатом сопряжения усилий Китая и Европы. Двусторонние межрегиональные контакты, включающие железнодорожное сообщение, порты и прямые иностранные инвестиции, представляют собой основу для обеспечения сбалансированного развития и сплоченности европейских стран. По свидетельству Ван Ивэя, сотрудничество в границах 16+1 носит субрегиональный характер, но с помощью ИПП оно преобразуется в трансрегиональный путь развития взаимосвязей в четырех пространствах – на суше, в воздухе, океане и Интернете [4].

В становлении Евразийского региона особо важную роль сыграли 2000-е годы. За это время Европейский союз кардинально изменился, что имело серьезные, хотя до сих пор не вполне изученные, последствия для развития отношений с Китаем. Страны Южной Европы – Греция, Испания и Португалия – с известной долей условности выполнили политические требования для вступления в ЕС, включающие установление институциональной стабильности как гарантии демократического и правового государственного устройства.

Однако, по мнению К. Колдера, они все же остаются хрупкими демократиями, в которых важную роль играют военные, традиционно приверженные внешней экспансии; сильны профсоюзы, а бюрократия слаба; сохраняется традиция недоверия общества правительству. Неудивительно, что в последующие годы эти государства столкнулись с экономическими трудностями, которые сделали их особенно восприимчивыми к получению поддержки со стороны растущих экономик, прежде всего Китая [8].

Расширение ЕС придало новые экономические и политические масштабы всей деятельности Союза, сделало возможным формирование относительно единой европейской политики по проблемам глобального характера. И в этом смысле страны ЦВЕ и Западных Балкан обеспечивают поддержку углубленным отношениям с Китаем. За период с 2004 по 2014 г. китайский экспорт в Албанию, Боснию и Герцеговину, Черногорию, Сербию и Македонию более чем удвоился, а импорт увеличился в семь раз.

Таким образом, отличительной чертой объединенной Европы, сформировавшейся за последние четверть века, является включение в ее структуры стран разного уровня развития, а также более высокая степень региональной и глобальной взаимозависимости по сравнению с предыдущим периодом. При этом наибольшую выгоду от роста сотрудничества с Китаем получают преимущественно бедные страны Восточной и Южной Европы, в их числе Венгрия, Чешская Республика и Греция. Поэтому, считает К. Колдер, они могут блокировать намерения "старых" членов ЕС прибегнуть в определенных ситуациях к силовым методам сдерживания Китая во многих экономических и технологических областях [1, p. 170].

Предпосылки экспортного "вторжения" в Европу были созданы в ходе "трех модернизаций" Китая – реформ, начало которым было положено

еще в 1978 г. Большое значение имела государственная политика стимулирования, изложенная в стратегии "Сделано в Китае – 2025" и принятая в 2015 г. Наряду с этим взрывной экономический рост Китая за последние десятилетия в сочетании с повышением степени либерализации торговли после того, как он вступил в ВТО в декабре 2001 г., привел к преобразованию КНР в емкий рынок для европейских фирм [9].

Наиболее динамичным элементом двусторонних экономических связей стали китайские *инвестиции в Европу*, которые в 2014 г. впервые превзошли европейский вывоз капитала в КНР. В период с 2014 по 2017 г. прямые иностранные инвестиции Китая в ЕС опережали потоки инвестиций в обратном направлении в три раза, что привело к тому, что к 2017 г. объем китайских ПИИ в ЕС сравнялся с уровнем европейских инвестиций в КНР. Только за один 2016 г. китайские инвестиции в ЕС удвоились, составив около 40 млрд долл., что равно четверти от общемирового объема инвестиций КНР [10]. Китай также вкладывает значительные средства в страны *Западных Балкан*, такие как Сербия и ее соседи, которые пока не являются членами ЕС. В 2010 г. на долю Европы в целом приходилось всего 6.4% от общего объема китайских иностранных инвестиций. Однако к 2017 г. ее доля выросла до 36.8% [11].

По мнению западных экспертов, быстро растущий Китай – крупнейший кредитор в мире с более чем 3 трлн долларовых резервов в иностранной валюте – становится важным потенциальным стабилизатором для Европы, в отличие от России с ее инвестиционной слабостью и Соединенных Штатов, проявляющих сдержанность. Усиливается конкуренция на европейском рынке между Японией и Китаем, хотя последний продолжает занимать основное место в сфере как торговли, так и капиталовложений.

С введением евро в 1999 г. и его неуклонно расширяющимся использованием на всем континенте, судьбы более сильных экономик *Северной Европы* попадали в возрастающую зависимость от успешного развития более слабых стран на юге. В свою очередь средиземноморская Европа с 2000 г. стремительно расширяла товарооборот с Китаем, в то время как японская торговля со странами Средиземноморья заметно сокращалась [1, p. 169].

Страны *Южной Европы* имеют особую геоэкономическую привлекательность для Пекина, учитывая близость региона к главным морским маршрутам Китая, поэтому занимают приоритетное место в его внешнеполитической повестке. Благодаря подъему китайской экономики и тенденции к дальнейшему развитию каждая из средиземноморских стран за последние пять лет становилась все более зависимой от китайского капитала. На фоне низких темпов экономического роста, повышения уровня инфляции и резкого снижения общих зарубежных капиталовложений приток китайских инвестиций стал весьма заметен. Таким образом, Китай играет все более важную роль в поддержке экономически более слабых стран Европейского союза, в частности Греции. Эта позиция выдвигает Пекин на место ключевого партнера и союзника не только для этой категории государств, но и для европейского руководства в Брюсселе.

Напряженность между Востоком и Западом, возникшая, в частности, в связи с событиями на Украине, привела к ослаблению российско-европейских политических и экономических связей. По мнению ряда ученых, это обострение не только способствовало осложнению двусторонних отношений, но и заставило "русских оказаться в объятиях более дружелюбных китайцев" [1, p. 171]. Крен Москвы в сторону Китая предоставил последнему достаточно рычагов влияния и в Центральной Азии, и в Белоруссии, упрощая для Пекина возможность использования всего бывшего Советского Союза в качестве транзитной платформы в Европу. В то же время кризис вокруг Украины сделал Китай геополитически более привлекательным для европейцев в качестве потенциального противовеса растущему "агрессивному" воздействию России.

Складывающаяся новая реальность расширяет диапазон политических возможностей Китая, поскольку он способен сохранять хорошие отношения как с Россией, так и с Европой даже в случае возникновения конфронтации между ними. Пандемия коронавируса, вероятно, может привести к ослаблению российско-европейской напряженности и в среднесрочной перспективе – к институционализации альтернативного международного порядка в Большой Евразии с участием России, Китая и ЕС.

Особого рассмотрения заслуживают отношения Китая с *Германией* и *странами Вишеградской четверки* – Польшей, Венгрией, Чешской Республикой и Словакией. Именно в направлении промышленного центра Европы происходит интенсивное наращивание объема китайской торговли и инвестиций. Вместе с тем на эти пять стран – так называемое производственное ядро Германии и Центральной Европы (*German–Central-Eastern European Manufacturing Core, GCEMC*) – приходится почти половина всего экспорта добавленной стоимости в производственном секторе Европейского союза, доля которого значительно возросла после глобального финансового кризиса 2008 г. [12].

Этот региональный производственный комплекс, возникший в 90-е годы, заменяет более

ранние и менее динамичные цепочки поставок, связывавшие Западную Германию с Италией и Францией. Производственные цепочки добавленной стоимости, проходящие через страны Центральной Европы и исключенные из этого процесса в период холодной войны, не имеют себе равных по эффективности и поэтому весьма важны. *GCEMC* сочетает синергию технологий и затрат на рабочую силу и является частью наиболее конкурентоспособных промышленных баз в мире по производству точного машиностроения, автомобилей и чистых химикатов.

Благодаря производительности комплекса *GCEMC* Германия сегодня является четвертым по величине промышленным производителем в мире, отставая только от Китая, США и Японии. КНР проявляет стратегический интерес именно к перечисленным секторам *GCEMC*, о чем свидетельствует десятилетняя программа "Сделано в Китае – 2025". В настоящее время Китай – крупнейший партнер компании *BMW* и один из самых быстрорастущих рынков сбыта ее продукции. Автомобильный концерн работает как с компонентами, так и с конечной сборкой продукции на предприятиях, расположенных в разных концах Евразии, и отправляет по 3–7 поездов в неделю в Китай. *BMW* также сотрудничает с китайскими фирмами в деле продвижения на рынок электромобилей. Масштабы и будущий потенциал промышленного симбиоза между КНР и *GCEMC*, в центре которого находится Германия, наглядно проиллюстрированы последними статистическими данными. Китай оказался колоссальным рынком сбыта немецкого промышленного машиностроения. В период с 2002 по 2015 г. объем торговли Германии с Китаем вырос на 326%, в то время как в среднем торговля ФРГ с ЕС в целом составляла 32%. Общий объем экспорта Германии в Китай к 2016 г. увеличился почти до 45% от объема экспорта ЕС в Китай, то есть составил 6.4% всего немецкого экспорта, что является самым высоким показателем в ЕС [13].

Китайские инвестиционные и строительные контракты в Германии в период с января 2005 г. по июнь 2018 г. составляли более 37 млрд долл. и уступали лишь Великобритании, достигнув примерно 11% от общего объема инвестиций Китая в ЕС в целом. В Германии и Вишеградских странах они сосредоточены главным образом в сфере производства автомобилей, электрических машин, химикатов, промышленного оборудования и строительстве, то есть в тех областях, где жесткую конкуренцию им составляют немецкие компании. В число корпоративных приобретений вошли немецкий производитель робототехники *Kuka*, крупнейший в мире поставщик интеллектуальных решений для автоматизации, и *Kraussmaffei*, мировой лидер в производстве роботизированных автоматизированных инструментов и инженерных пластмасс. Компания *Geely* приобрела в феврале 2018 г. 9.7% акций транснационального автомобилестроительного концерна *Daimler*. Сотрудничество между немецкими и китайскими фирмами углубляется, в том числе в стратегических областях – производстве электромобилей и аккумуляторов. Например, в июле 2018 г. китайский *CATL*, ведущий производитель аккумуляторных батарей для электромобилей, подписал соглашение с *BMW* на поставку своей продукции в течение нескольких лет на общую сумму 4 млрд евро (4.7 млрд долл.). *CATL* планирует произвести технологически новейшую продукцию стоимостью 1.5 млрд евро на площадке в г. Эрфурт (Восточная Германия) [14].

Отраслевой состав недавних китайских инвестиций в Европу столь же примечателен, как и его масштабы. Помимо эксклюзивных вложений в виноградники Бордо, китайские фирмы также приобрели контрольный пакет акций шведского автопроизводителя *Volvo*, норвежских оффшорных нефтяных компаний, ведущих португальских банков, а также международного туристического оператора *Club Med*. Наряду с этим заслуживают внимания значительные инвестиции КНР в европейскую инфраструктуру: энергетику, строительство и недвижимость. Последние тенденции, включающие в том числе выделение с 2013 г. огромных средств в рамках инициативы "Один пояс, один путь", имеют сложную, но вместе с тем достаточно убедительную логику.

С точки зрения экономических интересов Китая в Европе, расширение ЕС от Балтики до Адриатического моря означало, что в формат двустороннего сотрудничества дополнительно включались отдельные субрегионы – средиземноморский, Западные Балканы, Центральная Европа. Надо иметь в виду, что, принимая в состав ЕС новых членов, европейский регион становился все более сложным по структуре и характеру взаимоотношений между его отдельными зонами. Однако все эти разрозненные части в той или иной степени охвачены процессом "*сцепления*" (*connectivity*), концепция которого была предложена Китаем.

Учитывая динамично развивающееся ядро европейского производства, которое перемещается к *центрально-европейским маршрутам*, Китай придает все большее значение подходам к этому ядру. Несколько таких маршрутов и альтернативных транспортных систем включают железнодорожные сети в Вишеградские страны с востока через Беларусь, сухопутные транспортные системы из Турции или Греции по железной дороге, а также инфраструктурные проекты в Центральной Европе. При этом Китай особенно активно и целенаправленно продвигает строительство транспортной системы

по линии от Греции через Западные Балканы до Будапешта, известной как *land-sea express line*. Этот проект, в настоящее время находящийся в стадии разработки, превосходит предложенный Комиссией ЕС план сооружения коридора "Ориент/Восточно-Средиземноморский" (*Orient-East Med Core Network Corridor*), который планируется запустить через Румынию и Болгарию. Разумеется, создание инфраструктуры сопровождается развитием высоких технологий, в перспективе способных обеспечить экономическое сплочение стран Центральной и Восточной Европы и Китая.

Таким образом, телекоммуникации взаимодействуют с транспортной и логистической инфраструктурой, образуя потенциал для серьезных прорывов в электронной коммерции *B2B*, а также для развития цепочек поставок в ближайшие годы.

Цифровое измерение трансконтинентальных отношений, настоящий "цифровой шелковый путь", несомненно, будет становиться все более важным в будущем, несмотря на нерешенные сложные вопросы, касающиеся политики в области стандартов и прозрачности инвестиций. Связанные с ИПП инвестиции в ЕС, особенно в Центральной и Восточной Европе, способствуют укреплению геополитических позиций КНР.

Ярким примером того, как инвестиции Китая могут заложить основу для усиления его влияния, соответствующего изменяющимся геоэкономическим потребностям в Европе, является греческий порт Пирей. В развитие этой морской гавани *COSCO* крупнейшая судоходная компания Китая и государственная дочерняя компания с 2009 г. инвестировала около 5 млрд долл. В настоящее время *COSCO* владеет двумя крупными пирсами в Пирее, а также 67%-й долей в комплексе Пирей в целом. Сам комплекс благодаря обновлению и возрастающей важности интермодальной торговли из Китая через Суэцкий канал и Индийский океан в настоящее время является седьмым по загруженности контейнерным портом в Европе и тридцать восьмым по загруженности во всем мире. Китай также финансирует строительство железных дорог к северу от Пирея в направлении Балкан, в том числе железнодорожную магистраль через Македонию, а также магистральное скоростное железнодорожное сообщение между Белградом и Будапештом. Гибридный железнодорожный и морской интермодальный маршрут вдвое сокращает время по сравнению с морскими перевозками и оказывается вдвое дешевле наземного пути.

Кроме того, надо иметь в виду, что отдельные европейские государства связывает определенная общность исторических судеб, культуры, научно-технических и торгово-финансовых интересов. Это обусловливает необходимость консенсуса, которым руководствуются многопрофильные и наднациональные институты ЕС. Они в целом поддерживают режимы открытой торговли и инвестиций. Вместе с тем усиливаются настроения протекционизма по отношению к китайскому проникновению в Европу, особенно в скандинавском и западноевропейском субрегионах. В 2016 г. законодатели ЕС проголосовали против заявления Китая о "статусе рыночной экономики" в соответствии с законодательством ВТО. Поводом для отрицательного голосования послужила позиция сталелитейных компаний, опасающихся конкуренции. Огромные производственные мощности Китая наводнили мировые рынки и угрожали потерей рабочих мест и снижением конкурентоспособности европейских производителей. Протекционистские идеи, хотя и в завуалированной форме, все чаще содержатся в выступлениях руководящих деятелей ЕС. Неслучайно во время своего 11-го официального визита в Китай в мае 2018 г. Ангела Меркель подчеркнула необходимость взаимного доступа, особенно в высокотехнологичных секторах, где потенциал Китая растет, и предупредила о возможной негативной реакции Европы в случае отсутствия такой взаимности.

Развитие и упрочение производственных, торговых, научно-технических и других хозяйственных связей периферийных стран Европы и ее центральной зоны с Китаем оказывает серьезное воздействие и на развитие мировой торговли. Очевидно, что европейско-китайские связи стремительно расширяются как в абсолютном, так и в относительном значении, если принять во внимание степень экономического участия Китая в большинстве других регионов мира. Все эти обстоятельства свидетельствуют о том, что транзитные фактические и юридические границы на евразийской территории приобретают все более важное политическое значение.

Несмотря на то что Пекин находится на расстоянии более 6000 миль от восточных границ ЕС, а западная часть континента простирается на расстояние около тысячи миль, интермодальная транзитная торговля из Китая через Евразию в Европу и обратно успешно развивается примерно с 2013 г. По мере расширения торговли активизируются транспортные маршруты – не только железнодорожные или морские, но и автомобильные и воздушные. Так, стратегический европейский логистический центр в Дуйсбурге (Германия) и его китайский визави в Чунцине были связаны еще с января 2011 г. Запланированные сухопутные маршруты доставки из крупнейшего логистического центра Иу в китайской провинции Чжэцзян в Мадрид действуют с декабря 2014 г. Многие трансконтинентальные железнодорожные перевозки, хотя сегодня и продолжают субсидироваться, но,

по мнению зарубежных экспертов, в перспективе продемонстрируют высокую эффективность и самоокупаемость. Общая стоимость сухопутной торговли с использованием этих маршрутов в 2015 г. превысила 17 млрд долл. В январе 2017 г. началось демонстрационное железнодорожное грузовое сообщение между Китаем и Великобританией, в результате которого контейнеры из города-рынка Иу провинции Чжэцзян отправились в семнадцатидневное путешествие, а через три месяца вернулись обратно.

К концу 2018 г. было предпринято более 10 тыс. трансконтинентальных грузовых рейсов по железной дороге между Европой и Китаем, из них более 3 тыс. только в 2017 г. Национальная комиссия по развитию и реформам КНР в октябре 2016 г. предложила "План строительства и развития *China Railway Express* на 2016–2020 гг.", который окажет существенное влияние на расширение железнодорожного сообщения Европа–Китай. План нацелен на то, чтобы как можно больше городов по всему Китаю могли пользоваться услугами междугородной магистрали. Кроме того, была поставлена задача консолидировать трансконтинентальную сеть за пределами КНР, построив железнодорожные узлы в Центральной и Восточной Европе, а также в Центральной и Западной Азии в рамках программы ИПП. В планах Китайской национальной комиссии стоит открытие дополнительно трех транспортных коридоров, соединяющих Китай и Европу [15].

География грузовых перевозок между Китаем и Европой активно расширяется и включает Хельсинки, Чунцин, Шанхай, Амстердам и Франкфурт. Увеличивается число крупных транзитных воздушных грузоперевозок через страны Центральной Азии.

В целом контейнерные перевозки между Европой и Китаем становятся дешевле и эффективнее. Новые сервисные китайские инновации, такие как платформа *Alipay* от *Alibaba*, которые в настоящее время получили широкое распространение в обоих субъектах, также способствуют расширению трансконтинентальной торговли. В качестве локомотива для трансконтинентальной транзитной торговли используются все более эффективные процедуры таможенного оформления на границе. Азиатский банк развития поддерживает клиринговые центры, в частности Хоргос на китайско-казахстанской границе. С помощью транспортно-логистических узлов процесс обработки грузов становится быстрее и прозрачнее. С образованием Евразийского экономического союза в январе 2015 г. грузам, следующим из Китая в Европу, фактически необходимо пересечь только два пограничных пункта – китайско-казахстанскую границу и границу между Белоруссией и ЕС. Это административное упрощение значительно повышает эффективность трансконтинентального наземного и интермодального транспорта.

Транснациональные компании *BMW* и *Hewlett Packard* получают преимущества в условиях создания новой экономической среды. Введение в строй современных трансконтинентальных производственных сетей расширяет свободу корпоративного контроля над дочерними предприятиями в Китае. Все перечисленные изменения в сухопутной транзитной торговле между КНР и Европой способствуют росту привлекательности стратегии взаимодействия на всем евразийском пространстве.

* * *

Наблюдающаяся тенденция к переходу от противостояния и конфликтов к диалогу и партнерству для эффективного ответа на вызовы "новой эпохи" сказывается на эволюции европейско-китайских отношений. Растет взаимная заинтересованность и спрос на увеличение объема торговли и инвестиций на фоне повышения глобальной конкурентоспособности Китая. Углубление китайско-европейских связей объективно переходит в курс на консолидацию в региональном масштабе Большой Евразии, которая усиливается новыми технологиями, разрушающими зависимость от трансконтинентальных расстояний. Китайско-европейское "воссоединение" приближает Евразию к эпохе перестройки глобальной геополитической архитектуры, системной точке перехода и придает континенту целостность. Этот путь сопряжения Европы и Китая не исключает противоречий и столкновения интересов внутри Европейского союза, в ходе которых временные успехи будут сменяться стагнацией отношений. В то же время тенденция к координации и кооперации в рамках международных структур и региональных механизмов, совместное противодействие современным рискам способствует новой фазе трансформации Большой Евразии в глобальном политическом пространстве.

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда. Проект № 19-18-00165 "Евразийская идеология как объединительная для стран ЕАЭС и ШОС".

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / *REFERENCES*

1. Caldor K. *Supercontinent: The Logic of Eurasian Integration*. Stanford, CA, Stanford University Press, 2019. 344 p.
2. *China and the EU*. 2016. 11 May. Available at: https://eeas.europa.eu/delegations/china_en/15394/China%20and%20the%20EU (accessed 13.09.2020).
3. *National Interest: Из-за пандемии мир может ждать глобальное переустройство.* [National Interest. Due to the pandemic, the world may face a global transformation (In Russ.)] Available at: https://regnum.ru/news/polit/2921464.html (accessed 19.04.2020).
4. Ван Ивэй. *Китай, Европа и соединение четырех стихий*. 28.01.2020. [Van Ivei. *Kitai, Evropa i soedinenie chetyrekh stikhii* [China, Europe and Union of the Four Elements]. 28.01.2020] Available at: https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/kitay-evropa-soedinenie-chetyryekh-stikhiy/ (accessed 28.01.2020).
5. Стремидловский С. *Канцлер Меркель заговорила с китайским акцентом*. [Stremidlovskii S. *Kantsler Merkel' zagovorila s kitaiskim aktsentom* [Chancellor Merkel spoke with a Chinese Accent]] Available at: https://regnum.ru/news/polit/2965649.html (accessed 13.09.2020).
6. Громыко Ал.А., Носов М.Г., под общ. ред. *Европейский Союз в поиске глобальной роли: политика, экономика, безопасность*. Москва, Весь Мир, 2015. 592 с. [Gromyko Al.A., Nosov M.G., eds. *Evropeiskii soyuz v poiske global'noi roli: politika, ekonomika, bezopasnost'* [The European Union in Search of a Global Role: Politics, Economics, Security]. Moscow, Ves' Mir, 2015. 592 p.]
7. Цвык А.В. "Один пояс, один путь": взгляд из Европы. *Современная Европа*, 2019, № 1, сс. 104-113. [Tsvyk A.V. "Odin poyas, odin put'": vzglyad iz Evropy ["One Belt, One Road": A View from Europe]. *Sovremennaya Evropa*, 2019, no. 1, pp. 104-113.] DOI: 10.15211/soveurope12019104112
8. Williams A. *China Becomes EBRD Member as Suma Chakrabarti Visits Beijing*. January 15, 2016. Available at: https://www.ebrd.com/news/2016/china-becomes-ebrd-member-as-suma-chakrabarti-visits-beijing.html (accessed 10.07.2020).
9. Шевцова Н.А. Проблемы и перспективы китайской модернизации в условиях мирового кризиса. *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения*, 2012, т. 12, № 1, сс. 39-50. [Shevtsova N.A. Problemy i perspektivy kitaiskoi modernizatsii v usloviyakh mirovogo krizisa [Problems and Prospects of Chinese Modernization in the Context of the Global Crisis]. *Vestnik Rossiiskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Mezhdunarodnye otnosheniya*, 2012, vol. 12, no. 1, pp. 39-50.]
10. Hanemann Th., Huotari M. *EU-China FDI: Working towards more Reciprocity in Investment Relations*. MERICS Papers on China, April 17, 2018. Available at: https://merics.org/en/report/eu-china-fdi-working-towards-more-reciprocity-investment-relations (accessed 10.07.2018).
11. Gaining Wisdom, Marching Forward. *The Economist*, October 4, 2018. Available at: https://www.economist.com/briefing/2018/10/04/chinese-investment-and-influence-in-europe-is-growing (accessed 10.07.2020).
12. Caryl C. *If You Want to See Russian Information Warfare at its Worst, Visit These Countries*. Available at: https://www.washingtonpost.com/news/democracy-post/wp/2017/04/05/if-you-want-to-see-russian-information-warfare-at-its-worst-visit-these-countries/?noredirect=on&utm_term=.4b778df7877f (accessed 02.06.2020).
13. Pepe J.M. *Eurasia's Reconnection: Implications for Europe and Germany*. DOC Research Institute, 15 December, 2017. Available at: https://doc-research.org/2017/12/eurasias-reconnection-implications-europe-germany/ (accessed 14.06.2020).
14. Preisinger I., Bryan V. China's CATL to Build Its First European Battery Factory in Germany. *Reuters*, July 9, 2018. Available at: https://www.reuters.com/article/us-bmw-catl-batteries/chinas-catl-to-build-its-first-european-ev-battery-factory-in-germany-idUSKBN1JZ11Y (accessed 10.07.2018).
15. Чэн Г., Чэнь Л., Дегтярев Д.А., Чжао Ц. Значение стратегии "Один пояс, один путь": для Китая и Евразии. *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения*, 2019, т. 19, № 1, сс. 77-88. [Chen G., Chen' L., Degtyarev D.A., Chzhao Ts. Znachenie strategii "Odin poyas, odin put' ": dlya Kitaya i Evrazii [Implications of "One Belt, One Road" Strategy for China and Eurasia]. *Vestnik Rossiiskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Mezhdunarodnye otnosheniya*, 2019, vol. 19, no. 1, pp. 77-88.]

SINO-EUROPEAN RELATIONS IN GREATER EURASIA

(World Economy and International Relations, 2020, vol. 64, no. 12, pp.)

Received 15.07.2020.

Ol'ga A. VORKUNOVA (vorkunovaimemo@gmail.com),

Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations, Russian Academy of Sciences (IMEMO), 23, Profsoyuznaya Str., Moscow, 117997, Russian Federation;

Moscow State Linguistic University, 38, b.1, Ostozhenka Str., Moscow, 119034, Russian Federation.

Anna A. KHOTIVRISHVILI (annkhotivrishvili@yahoo.com),

Peoples' Friendship University of Russia, 10, b. 1, Miklukho-Maklaya Str., 117198, Moscow, Russian Federation.

Anatolii V. TSVYK (a.tsvyk91@mail.ru),

The Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation, 32/34, Smolenskaya-Sennaya Sq., Moscow, 119200, Russian Federation.

Marina A. SHPAKOVSKAYA (shpakovskaya-ma@rudn.ru),

Peoples' Friendship University of Russia, 10, b. 1, Miklukho-Maklaya Str., 117198, Moscow, Russian Federation.

Acknowledgements. The article has been supported by a grant from the Russian Science Foundation. Project no. 19-18-00165 "Eurasion Ideology as Unifying for the EAEU and SCO Countries".

The article considers the phenomenon of European-Chinese cooperation in the context of the transformation of Eurasia as an international region. Particular attention is paid to the development of China's relations with the countries of Eastern and Central Europe and the Western Balkans; the features of China's interaction with the countries of Southern Europe are revealed. The paper provides an analysis of factors influencing the correlation and struggle between new trends in the process of the innovation space formation in Eurasia. The role of Europe and China in the development of new transit routes across and around Eurasia is being studied. Its features include a combination of land and sea routes. Europe and China are synergistic within financial, industrial, and e-commerce complementarities. The article investigates the role of Chinese trade and investment in Europe with a particular focus on intensity of the latter toward the industrial heart of Europe: Germany and the Visegrad 4 countries. It highlights the German–Central-Eastern European Manufacturing Core as one of the most competitive industrial bases of Sino-European cooperation. Deepening Sino-European ties across Eurasia, leveraged by new technologies, give the continent integrity in global geo-economic terms. The paper assesses the current evolution of EU – China relations, which expanded greatly in geographic terms and diversity. The article seeks to explain that the interaction between China and Europe has social, economic, and even political dimensions, with potentially long-term implications for the structure of world affairs. Europe and China are the largest entities in Eurasia and in the international system, apart from the United States. The authors conclude that Sino-European reunification is contributing to a new phase in the transformation of Eurasia and to its rising significance in global political and economic governance.

Keywords: Eurasia, China, Europe, EU, RF, USA, Ukrainian crisis, Silk Road, SCO, EAEU, Central Europe, Eastern Europe, Western Balkans, Visegrad Group, Mediterranean.

About authors:

Olga A. VORKUNOVA, Candidate of History, Senior Researcher.

Anna A. KHOTIVRISHVILI, Assistant of the Department.

Anatolii V. TSVYK, Candidate of History, Attaché.

Marina A. SHPAKOVSKAYA, Doctor of History, Professor.

DOI: 10.20542/0131-2227-2020-64-12-