

Азия: вызовы и перспективы

DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-6-7

Китайские инвестиции в транспортную инфраструктуру ЕС: стимул для развития двусторонней торговли?

Карина Алиевна ГЕМУЕВА

младший научный сотрудник

Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений им. Е.М. Примакова РАН, 117997, Профсоюзная ул., д. 23, Москва, Российская Федерация

E-mail: krina07@mail.ru

ORCID: 0000-0002-5293-7925

ЦИТИРОВАНИЕ: Гемуева К.А. (2019) Китайские инвестиции в транспортную инфраструктуру ЕС: стимул для развития двусторонней торговли? // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. Т. 12. № 6. С. 152–169. DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-6-7

Статья поступила в редакцию 04.11.2019.

АННОТАЦИЯ. В рамках инициативы «Пояс и путь» особо важное значение придается проектам развития транспортных сетей, в том числе созданию оптимальных транспортных маршрутов и переориентации существующих логистических цепочек, исходя из интересов Китая. Это предполагает активное участие китайских компаний в инвестировании, финансировании и реализации проектов в сфере транспортной инфраструктуры. В статье исследуются влияние китайских инвестиций в объекты транспортной инфраструктуры ЕС на объемы грузовых перевозок между Китаем и ЕС через данные объекты. Большая часть реализованных китайских инвестиций направлена на развитие портовых мощностей. Европейские аэропорты также являются предметом пристального интереса китайских инвесторов, однако под влия-

нием многих факторов только единичные проекты достигают успеха. Китай прилагает значительные усилия по налаживанию прямого железнодорожного сообщения со странами ЕС. Тем не менее доля этого вида транспорта в перевозках пока не сопоставима с грузооборотом морским и воздушным транспортом, а будущее развитие ограничивается целым рядом факторов. На данный момент инвестиции компании COSCO в греческий порт Пирей являются единственным примером значительного увеличения грузооборота между Китаем и ЕС через контролируемый объект инфраструктуры, однако некоторые реализуемые проекты потенциально могут повторить успех COSCO в ближайшей перспективе. Автором делается вывод о вариативности подходов китайского руководства к развитию транспортной инфраструктуры. Неудачи в реали-

защиты отдельных проектов и настороженное отношение Брюсселя к китайским инвестициям не останавливают планомерные усилия Китая, ориентированные на долгосрочную перспективу.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *транспортная инфраструктура, Китай, ЕС, аэропорты, железные дороги, порты, грузовые перевозки*

Инициатива «Пояс и путь», объединяющая проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской шелковый путь XXI века», в числе своих основных целей ставит возрождение древнего торгового маршрута между Китаем и странами Западной Европы. Для развития товарной торговли необходима отлаженная транспортная сеть, удовлетворяющая требованиям по техническим и количественным показателям. В рамках «Пояса и пути» планируется не только модернизация соответствующей транспортной инфраструктуры и перераспределение существующих логистических цепочек на торговлю с Китаем, но и масштабные инвестиции в строительство новых объектов. Последние будут преимущественно расположены по линиям транспортных коридоров с целью создания оптимального прямого товарного сообщения между Китаем и ключевыми торговыми партнерами. Достижение амбициозной цели по перекройке товарных потоков с учетом китайских интересов будет затруднительно без активного участия китайских компаний в инвестировании, финансировании и реализации проектов в сфере транспортной инфраструктуры.

В связи с этим представляется актуальным оценить объемы и эффективность китайских инвестиций в отдельные объекты транспортной инфраструктуры ЕС. Для понимания мотивов и вектора интереса китайских компаний в рамки анализа включены как

успешно реализованные проекты, так и находящиеся в стадии реализации и планирования, а также неудачно завершившиеся проекты. Главная задача статьи заключается в исследовании взаимосвязи китайских инвестиций в определенные объекты инфраструктуры и объема товарной торговли с Китаем через данные объекты.

С момента активизации сотрудничества Китая и ЕС в сфере транспортной инфраструктуры, со второй половины 2000-х гг., инвестиционная среда претерпела значительные изменения. Во-первых, это было вызвано изменением позиции ЕС к участию Китая в инфраструктурных проектах: от нейтрально-положительной, что объяснялось необходимостью модернизации транспортной инфраструктуры и нехваткой государственных средств в результате мирового финансового и долгового кризисов, до настороженной, вызванной отрицательной реакцией на рост числа сделок по поглощению европейских активов китайскими компаниями. В ряде стран ЕС начали вводить меры по ограничению доступа Китая к критически важной инфраструктуре, что в некоторых случаях является результатом давления со стороны США. Во-вторых, изменения определялись активными шагами Китая по сотрудничеству в транспортной сфере, увеличением финансовой и дипломатической поддержки проектов после введения инициативы «Пояс и путь».

В связи с отсутствием официальных или общепризнанных четких критериев, по которым тот или иной проект относится к инициативе «Пояс и путь», ученые зачастую включают туда проекты, о которых так заявляет китайская сторона [van der Putten, Seama, Seama, Huotari, Ekman, Otero-Iglesias 2016, p. 6]. Также некоторые проекты, реализация которых началась до выдвижения инициативы «Пояс и путь» в 2013 г., впоследствии бы-

ли включены в нее в качестве флагманских проектов. К преимуществам включения в инициативу можно отнести дипломатическую поддержку проекта, иногда на высшем уровне, а также более свободный доступ к финансированию. В то же время интерес для исследования представляют и другие проекты по развитию транспортной инфраструктуры, которые напрямую к инициативе «Пояс и путь» не относятся.

Китай одновременно использует различные форматы по продвижению сотрудничества со странами ЕС в сфере транспортной инфраструктуры. Пример площадки сотрудничества на уровне всего объединения – инициированная в 2015 г. программа EU-China Connectivity Platform с проведением встреч на ежегодной основе. К проектам регионального уровня можно отнести строительство высокоскоростной железной дороги Белград–Будапешт. Также Китай активно взаимодействует со странами ЕС в двустороннем формате, включая привлечение стран к участию в инициативе «Пояс и путь» и реализацию конкретных проектов. Отрицательный

результат отдельных инвестиционных проектов, существующие политические и экономические риски не останавливают планомерные усилия Китая, ориентированные на долгосрочную перспективу.

Роль различных видов транспорта во внешней торговле Китая и ЕС

Географическая удаленность Китая и стран ЕС и делает необходимым трансконтинентальные перевозки на дальние расстояния. Ключевая роль при доставке грузов отводится морскому, воздушному и железнодорожному транспорту. Выбор конкретного вида транспорта определяется множеством факторов, среди которых можно назвать специфику товаров, дальность транспортировки, наличие соответствующих объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, стоимость и временные затраты на транспортировку, особенности прохождения таможенных процедур и регулирования сферы в целом. Для понимания интереса ки-

Рисунок 1. Торговый оборот между ЕС и Китаем в 2005–2018 гг., млрд евро
Fig. 1. Trade turnover between the EU and China in 2005-2018, billion euros



Source: Eurostat

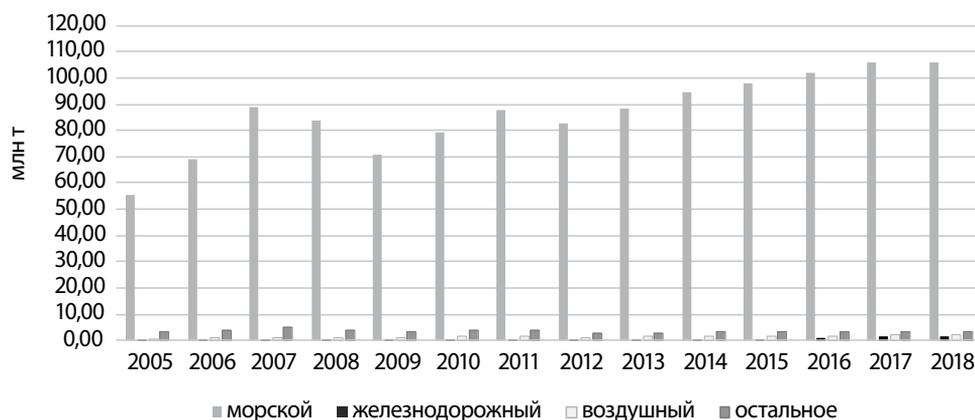
тайских инвесторов к отдельным объектам транспортной инфраструктуры необходимо иметь представление о доле конкретного вида транспорта в перевозке товаров, существующих тенденциях и целях, обозначенных китайским руководством по изменению роли определенных видов транспорта.

По данным статистического агентства ЕС Eurostat, в торговле между Китаем и странами ЕС в 2018 г. на морской, воздушный и железнодорожный виды транспорта по стоимости товаров пришлось 60,1, 27,3 и 2,6% соответственно (рис. 1), а по весу товаров – 92,3, 2 и 1,3% соответственно (рис. 2). Очевидна доминирующая роль морского транспорта в качестве способа доставки товаров, основным преимуществом которого являются низкие тарифы на транспортировку. Особую нишу занимает воздушный транспорт, оптимальный для перевозки товаров с высокой добавленной стоимостью и жесткими требованиями к скорости доставки. Если в 2018 г. средняя стоимость тонны товара, перевозимой морским транспортом, составляла около 3 тыс. евро, то подобный пока-

затель у воздушного транспорта превысил 70 тыс. евро. По критериям сроков и стоимости доставки железнодорожный транспорт занимает промежуточное положение между морским и воздушным. На данный момент его доля среди всех видов транспорта незначительна.

За последние семь лет можно отметить две явные тенденции: значительный рост доли воздушного транспорта и более умеренный рост доли железнодорожного транспорта в двусторонней торговле как по стоимости, так и по весу грузов. Первая во многом связана с активным расширением числа маршрутов регулярных прямых грузовых рейсов, соединяющих Китай и страны ЕС. Вторая – с поэтапной реализацией инициативы налаживания прямого железнодорожного сообщения между Китаем и ЕС. Стоит отметить, что абсолютные показатели импорта товаров из Китая, перевезенных как воздушным, так и железнодорожным транспортом, превышают соответствующие показатели экспорта. Однако при расчете относительных показателей можно наблюдать обратную ситуацию.

Рисунок 2. Торговый оборот между ЕС и Китаем в 2005–2018 гг., млн т
Fig. 2. Trade turnover between the EU and China in 2005-2018, mln t



Source: Eurostat

Исходя из специфики внешней торговли между ЕС и Китаем, можно ожидать проявления интереса китайских инвесторов прежде всего к объектам инфраструктуры морского и воздушного транспорта ЕС, и во вторую очередь – к объектам железнодорожной инфраструктуры. В связи с этим детально проанализированы китайские инвестиционные проекты, связанные с развитием аэропортов, железных дорог и портовой инфраструктуры.

Аэропорты

Единичные случаи интереса китайских инвесторов к аэропортам стран ЕС наблюдались уже во второй половине 2000-х гг. Примером можно считать приобретение немецкого аэропорта Пархим в 2007 г. С начала 2010-х гг. количество китайских компаний, проявляющих заинтересованность к данным объектам инфраструктуры, значительно увеличилось. Это явление развивалось в рамках общего роста инвестиционной активности Китая на европейском направлении, в т. ч. за счет возможности приобретения ценных активов по более выгодным ценам. В ряде стран ЕС под давлением последствий мирового финансового и долгового кризисов было допущено участие частных компаний в управлении отдельными аэропортами на условиях концессии. Эти меры были приняты с целью привлечения средств на модернизацию инфраструктуры и увеличения пассажиро- и грузопотоков. Дополнительный стимул китайские инвесторы получили после выдвижения инициативы «Пояс и путь», предусматриваю-

щей комплексную поддержку включенных в нее инфраструктурных проектов.

На данный момент особый интерес китайские инвесторы проявляют к получению контроля над небольшими международными аэропортами с целью их дальнейшего расширения, модернизации и затем превращения в крупный транспортный и логистический центр. Зачастую главным козырем китайских компаний является обещание установления прямого авиасообщения с Китаем. Многие хотят повторить успех COSCO Group по переориентации товарных потоков между Китаем и ЕС на подконтрольный объект инфраструктуры, в т. ч. за счет более тесных связей с китайским бизнесом. Подобные намерения высказывались китайскими инвесторами в отношении немецкого аэропорта Франкфурт-Хан, греческого и испанского аэропортов Элефтериос Венизелос и Сьюдад Реали. Инвестиции в строительство аэропорта «с нуля» пока составляют незначительную долю от всех проектов. К числу исключений можно отнести амбициозное предложение консорциума Europe 1 с участием компании из Гонконга Sixian Holdings по строительству нового аэропорта между городами Брешия и Верона в северной Италии стоимостью 15 млрд евро. Однако с момента представления проекта в 2015 г. продвижения в его реализации не наблюдается¹.

Стоит отметить, что налаживание грузовых авиaperевозок между Китаем и ЕС является важным, но не единственным мотивом китайских инвесторов в данной сфере. Так, при приобретении 10% акций оператора аэропорта Хитроу в 2012 г. китайский суверен-

1 Milan's Largest Airport Is to Develop New Infrastructure, but What Facilities Do Its Airlines Really Want? (2019) // Blue Swan Daily, April 10, 2019 // <https://blueswandaily.com/milans-largest-airport-is-to-develop-new-infrastructure-but-what-facilities-do-its-airlines-really-want>, дата обращения 12.12.2019.

ный фонд CIC руководствовался мотивом получения долгосрочной стабильной прибыли². Еще одной веской причиной интереса китайского бизнеса к аэропортам можно считать перспективы развития пассажирского авиасообщения, в т. ч. за счет привлечения китайских туристов. Развитие авиасообщения между Китаем и странами Центральной и Западной Европы подтверждается на практике: с июля 2014 г. по июль 2019 г. число действующих маршрутов выросло вдвое с 43 до 88, а количество авиакомпаний на этом направлении – с 14 до 23 [China's Airlines 2019].

Подавляющее большинство китайских инвестиционных проектов, число которых уже насчитывает два десятка, не продвинулось дальше стадии проявления заинтересованности или участия в тендере на право управления аэропортом. Например, до успешного вхождения в капитал управляющей компании аэропорта Франкфурт-Хан в 2017 г. HNA Group проявляла интерес к таким активам, как бельгийский аэропорт Брюссель-Шарлеруа, немецкая компания Hochtief AirPort GmbH, испанский аэропорт Сьюдад Реали, британская компания British Airport Authority Limited и ряд других операторов аэропортов в Великобритании³.

Можно выделить три ключевые группы факторов, способных воспрепятствовать успешной реализации проектов в данной сфере. Во-первых, ограниченные возможности компании-инвестора, такие как отсутствие необходимых компетенций, финансовых и временных ресурсов для реали-

зации проекта, а также налаженных связей с авиакомпаниями и регуляторными инстанциями. Немаловажно, что за исключением Shenzhen Airport Group Co. Ltd. и HNA Group основная деятельность других инвесторов не связана с авиационной сферой. Как представляется, фактор ограниченных возможностей сыграл определяющую роль в провале инвестиций компании PuRen Group в немецкий аэропорт Любек с целью развития медицинского туризма. Сделка по приобретению аэропорта завершилась в июле 2014 г., а уже в сентябре 2015 г. немецкая дочерняя компания инвестора объявила о своем банкротстве. Подобным образом сложилась судьба китайских инвестиций и в немецкий аэропорт Пархим. Компанией LinkGlobal Logistics Co Ltd. декларируются планы по превращению аэропорта Пархим в крупный транспортный узел и развитию шопинг-туризма для зажиточных китайцев, которые так и остались нереализованными. В 2019 г. немецкая дочерняя компания объявила о своей финансовой несостоятельности. Также нарушить инвестиционные планы могут внутренние проблемы компании. После победы в тендере на управление аэропортом Пловдив в Болгарии в марте 2018 г. консорциум во главе с HNA Group через несколько месяцев отказался подписывать концессионное соглашение. Среди предполагаемых причин такого решения – рост долговой нагрузки компании и внезапная смерть руководителя корпорации Ван Цзяня⁴.

Во-вторых, специфика сферы инвестирования. Авиационная сфера под-

2 Chen Jia (2013) Visible Face of CIC Investment // China Daily, September 30, 2013 // <http://global.chinadaily.com.cn/a/201309/30/WS5a2f9f0ba3108bc8c6727b6a.html>, дата обращения 12.12.2019.

3 HNA May Be Starting to Rethink Its Airport Investment Plans (2018) // Blue Swan Daily, January 2, 2018 // <https://blueswandaily.com/hnas-financial-issues-may-be-starting-to-influence-its-airport-investment-prospects>, дата обращения 12.12.2019.

4 Chinese Consortium Reportedly Abandoned Plans for Plovdiv Airport (2018) // IntelliNews, July 18, 2018 // <http://www.intellinews.com/chinese-consortium-reportedly-abandoned-plans-for-plovdiv-airport-145343>, дата обращения 12.12.2019.

лежит жесткому государственному регулированию, в т. ч. в части территориального расположения аэродромов, требований к безопасности объектов, шумовых ограничений и экологических требований к воздушным судам. Модернизация аэродромов, предполагающая удлинение существующих и строительство новых взлетно-посадочных полос для приема тяжелых транспортных и больших широкофюзеляжных пассажирских лайнеров, требует прохождения дорогостоящих и длительных согласительных, разрешительных и сертификационных процедур. Кроме того, согласование нового международного маршрута предполагает взаимодействие заинтересованной авиакомпании с регуляторными инстанциями Китая и европейских стран. На этот процесс могут негативно влиять как состояние и динамика политических отношений между ЕС и Китаем, так и общая экономическая ситуация. Критерий экономической эффективности грузовых авиамаршрутов накладывает дополнительные требования к проработанности логистических решений, особенно к полноте загрузки грузовых авиалиний. Можно также отметить высокий уровень конкуренции, препятствующий эффективной работе новых игроков на данном рынке, так как им приходится соперничать с крупнейшими авиаузлами ЕС с отработанными технологическими процессами и отлаженными логистическими решениями в части мультимодальных перевозок.

В-третьих, потенциальные политические риски. Аэродром относится к объектам критически важной инфраструктуры государства. В связи с этим потенциальный инвестор может столкнуться с отличающимся представле-

нием властей страны о будущем развитии аэропорта, а также с изменением отношения к иностранным инвестициям в подобные объекты после прихода к власти новых политических сил. Например, компания с китайским капиталом SHS Aviation, в марте 2017 г. подписавшая концессионное соглашение на управление международным аэропортом Марибора, в январе 2019 г. решила расторгнуть это соглашение. В качестве причины были указаны затягивание принятия властями Словении национального плана территориального развития, утверждающего расширение взлетно-посадочной полосы аэропорта⁵, и разные взгляды на экономическую модель управления аэропортом. Другой случай: в конце 2014 г. консорциум CASIL Europe, состоящий из китайской государственной компании Shandong Hi-Speed Group и гонконгской инвестиционной компании Friedmann Pacific Asset Management, приобрел 49,99% акций компании-оператора аэропорта Тулуза-Бланьяк с опцией покупки 10,01% пакета государственных акций в дальнейшем. За три года пассажиропоток аэропорта значительно вырос, во многом благодаря ориентации на бюджетные авиалинии, однако обещанное прямое сообщение с Китаем так и не было установлено. В 2018 г. на фоне роста настроенности к агрессивным приобретениям китайскими компаниями европейских активов правительство Франции приняло решение сохранить свою долю в управляющей компании, тем самым лишив CASIL Europe шанса получить контроль над аэропортом. В начале 2019 г. китайский инвестор объявил о желании продать свой пакет акций. Реализовать сделку помешал иници-

5 Are the Chinese Bidding Farewell to Maribor Airport? (2018) // RTV Slovenija, October 26, 2018 // <https://www.rtvsl.si/news-english/are-the-chinese-bidding-farewell-to-maribor-airport/470113>, дата обращения 12.12.2019.

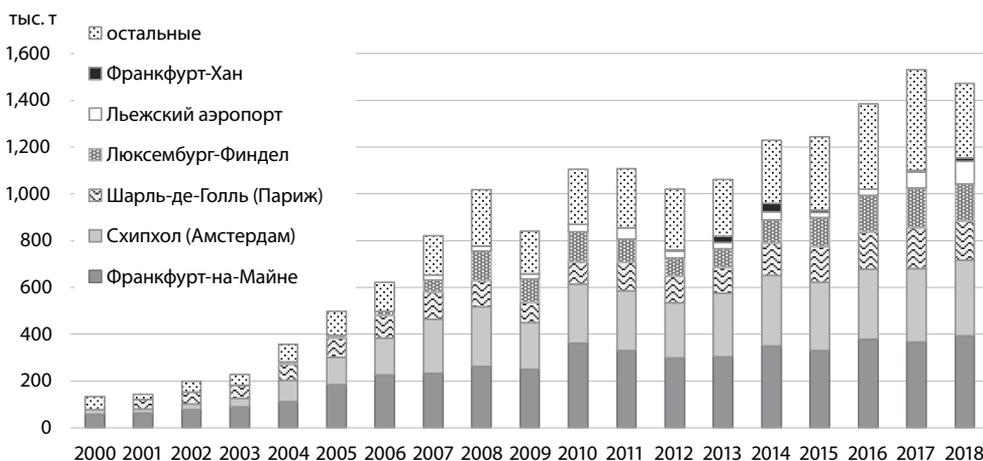
ированный французской стороной судебный процесс по вопросу законности изначальной сделки.

Фактически единственным примером успешно реализуемого проекта являются инвестиции в аэропорт Франкфурт-Хан. В марте 2017 г. компания HNA Group заключила соглашение о покупке 82,5% акций управляющей компании аэропорта за 15,1 млн евро. Целью сделки было выведение аэропорта на прибыльность к 2023 г. К числу конкурентных преимуществ аэропорта можно отнести выгодное географическое положение, налаженное транспортное сообщение, разрешение на круглосуточную деятельность, а также ускоренную обработку грузов. Как минус китайский инвестор подчеркивал более жесткие условия немецкой

правовой системы в получении права на посадки потенциальными грузовыми перевозчиками, в результате чего те делают выбор в пользу аэропортов Бельгии, Люксембурга и Нидерландов⁶. В декабре 2018 г. сообщалось об открытии прямого грузового сообщения с Китаем авиалинией Suparna Airlines, а в сентябре 2019 г. – компанией SF Airlines. В октябре 2019 г. китайский инвестор инициировал рекламную-маркетинговую кампанию, ориентированную на авиалинии из стран вне ЕС, работающие в сфере электронной коммерции, с дополнительными услугами по прохождению формальностей и дальнейшей транспортировке грузов по всей Европе⁷.

Перспективность ориентации на сферу интернет-торговли для развития

Рисунок 3. Грузооборот аэропортов ЕС с Китаем (включая Гонконг) в 2000–2018 гг.
Fig. 3. Cargo turnover of EU and Chinese airports (including Hong Kong) in 2000–2018



Source: Eurostat⁸

6 Mc Donagh J. (2019) Hahn Airport Sliding Backwards? // CargoForwarder Global, May 26, 2019 // <https://www.cargoforwarder.eu/2019/05/26/hahn-airport-sliding-backwards>, дата обращения 12.12.2019.3 HNA May Be Starting to Rethink Its Airport Investment Plans (2018) // Blue Swan Daily, January 2, 2018 // <https://blueswandaily.com/hnas-financial-issues-may-be-starting-to-influence-its-airport-investment-prospects>, дата обращения 12.12.2019.

7 Siegmund H. (2019) Frankfurt-Hahn Airport Starts Marketing Offensive // CargoForwarder Global, October 13, 2019 // <https://www.cargoforwarder.eu/2019/10/13/frankfurt-hahn-airport-starts-marketing-offensive>, дата обращения 12.12.2019.

8 В статистике 2018 г. не учитываются показатели аэропортов Великобритании.

грузооборота может продемонстрировать пример Льежского аэропорта в Бельгии. После установления в 2014 г. прямого авиасообщения с несколькими китайскими городами пассажиропоток и грузопоток из Китая значительно вырос (рис. 3). Льежский аэропорт, как и Брюссельский аэропорт, порты Зебрюгге и Антверпен, позиционируют себя в качестве логистического центра для электронной коммерции. В июне 2019 г. Бельгия ввела в действие таможенную платформу BE-GATE, специально разработанную для растущего рынка электронной коммерции, с целью ускорения и повышения эффективности таможенного оформления при трансграничном перемещении товаров. В декабре 2018 г. было заключено соглашение между Льежским аэропортом и Cainiao Network, структурой Alibaba Group, о строительстве логистического комплекса на территории аэропорта с первоначальными инвестициями в размере 75 млн евро⁹.

В целом к настоящему времени инвестиционная активность китайских компаний и ряд реализованных сделок в этой сфере пока не привели к переориентации грузопотоков на подконтрольные аэропорты. Динамика грузооборота с Китаем через аэропорт Франкфурт-Хан в 2017–2018 гг. пока существенно не повлияла на общую картину (рис. 3), но имеет потенциал сделать это в будущем. В настоящее время ведущие позиции занимают крупнейшие транспортные узлы ЕС: аэропорты Франкфурт-на-Майне, Схипхол, Шарль-де-Голль и Люксембург-Финдел. В 2018 г. на них пришлось 71% всего грузооборота между ЕС и Китаем, осуществленного воздушным путем.

Железные дороги

Первые попытки установления прямого грузового железнодорожного сообщения между Китаем и ЕС состоялись десятилетие назад: в 2008 г. тайваньская компания Foxconn направила свой первый поезд из Шэньчжэня в Европу, в 2009 г. немецкий железнодорожный оператор DB Schenker наладил сообщение между Шанхаем и Дуйсбургом [Hillman 2018]. Этому способствовало заключение соглашения о регулярных грузовых перевозках железнодорожным транспортом представителями Китая, Монголии, России, Белоруссии, Польши и Германии в январе 2008 г. В марте 2011 г. пробный контейнерный поезд China Railway Express проследовал из Чунцина в Дуйсбург, а в июле 2013 г. состоялся официальный старт сервиса. С выдвиганием инициативы «Пояс и путь» железнодорожное сообщение между Китаем и Европой стало развиваться по трем коридорам: северному, центральному и южному, причем первые два проходят по территории России. К маю 2019 г. действовал 61 маршрут, соединяющий Китай с 50 городами в 15 странах Европы [Hu Congxi 2019]. Общее число рейсов выросло с 17 в 2011 г. до 6300 в 2018 г., тогда как число обратных рейсов – с 28 в 2014 г. до 2690 в 2018 г. [Xu Yingming, Xing Lizhi, Dong Xianlei 2019]. Грузооборот China Railway Express в 2018 г. достиг 600 тыс. ДФЭ¹⁰. Помимо роста количества маршрутов и объемов грузов была значительно расширена товарная номенклатура двусторонней торговли.

Подобных результатов не удалось бы добиться без политической и финансовой поддержки китайского руко-

9 Alibaba to Build New Logistics Hub in Belgium (2018) // China Daily, December 7, 2018 // <https://www.chinadaily.com.cn/a/201812/07/WS5c0a058da310eff30328fbba.html>, дата обращения 12.12.2019.

10 Двадцатифунтовый эквивалент, TEU.

водства. Участие представительных делегаций на церемониях открытия новых маршрутов, акцентирование внимания даже на небольших достижениях в СМИ свидетельствуют о стратегическом значении железнодорожного сообщения с Европой в проекте «Пояс и путь» [Hillman 2018]. С экономической точки зрения проект интересен Китаю в первую очередь для стимулирования развития западных районов страны за счет оптимизации транспортной логистики. С другой стороны, в ЕС он открывает новые возможности как для стран, не имеющих выхода к морю, так и для являющихся крупными транспортными узлами. Кроме этого, в отличие от морского и воздушного транспорта, железнодорожные перевозки практически не зависят от погодных условий. Этот вид сообщения в процессе своего развития сталкивается с рядом ограничений технического, экономического и регуляторного характера, но, с другой стороны, решение этих проблем в среднесрочной и долгосрочной перспективе дает определенный резерв для снижения себестоимости и времени доставки, упрощения документарных и таможенных процедур, увеличения пропускной способности маршрутов.

Развитие других видов перевозок, помимо воздушного транспорта, как самого быстрого вида сообщения, и морского транспорта, как самого недорогого и масштабного, отражает вариативность подходов по достижению цели в китайской экономической политике в целом. В рамках такой стратегии происходит не концентрация на единственном наиболее эффективном подходе, а выделение определенных усилий и ресурсов на проработку дополнительных, возможно, менее действенных, вариантов «для подстраховки». Таким образом, железнодорожное сообщение и Полярный шелковый путь

в Арктике могут стать альтернативными путями доставки грузов в случае перекрытия морских маршрутов вследствие вооруженных конфликтов или роста международной напряженности.

Несмотря на перечисленные выше преимущества, железнодорожное сообщение в ближайшей перспективе не сможет составить существенную конкуренцию морскому и воздушному транспорту. В последние годы грузооборот по железнодорожным маршрутам демонстрирует впечатляющие темпы роста, однако доля этого вида транспорта остается крайне низкой: 2,5% от совокупной стоимости товаров и 1,3% от общей массы. Даже при устранении существующих барьеров железнодорожные перевозки не смогут выйти за рамки нишевого рынка и значительно потеснить традиционные для внешней торговли Китая способы доставки грузов прежде всего вследствие ограниченной пропускной возможности железнодорожной инфраструктуры [Hillman 2018].

Ученые и специалисты отмечают такие лимитирующие факторы для железнодорожных перевозок между Китаем и ЕС, как ограниченная пропускная способность железных дорог на некоторых отрезках маршрута, различные технические стандарты и регламенты (например, разная ширина колеи); необходимость неоднократного прохождения таможенных процедур и оформления товаросопроводительной документации на разных языках; дисбаланс в соотношении товарных потоков из Китая в Европу и обратно; возможные задержки в связи с недостаточной мощностью некоторых транспортных узлов при перевалке грузов и прохождении таможенного контроля; повторяемость многих маршрутов, порожденная не столько экономической необходимостью, сколько конкуренцией между провинциями Китая; относительно

высокий уровень железнодорожных тарифов; зависимость от субсидий центральных и местных властей Китая.

Помимо расширения грузовых перевозок между Китаем и ЕС, выполняемых China Railway Express, китайские компании также реализуют ряд проектов непосредственно на территории стран ЕС. Если при инвестициях в портовую инфраструктуру и аэропорты преобладает участие в форме концессии, то для проектов в сфере железнодорожного транспорта характерно участие в форме выполнения подрядных работ.

Среди реализуемых проектов самым важным для китайской стороны и, пожалуй, самым спорным для ЕС является строительство высокоскоростной железной дороги, соединяющей Белград и Будапешт. Проект модернизации линии был согласован тремя сторонами еще в конце 2013 г.; с тех пор сроки начала реализации проекта на венгерском участке неоднократно откладывались, а стоимость работ выросла до 2,3 млрд евро. Так как Сербия не входит в ЕС и не проводила тендерные процедуры в соответствии с законодательством ЕС в области государственных закупок, то работы на ее участке начались уже в ноябре 2017 г. В то же время в Венгрии работы планируется начать не ранее 2020 г., решающим моментом станет согласование условий финансирования с Экспортно-импортным банком Китая. Главным подрядчиком проекта назначен китайско-венгерский консорциум, выбранный по результатам проведения второго тендера.

Проект высокоскоростной железной дороги Белград–Будапешт изначально позиционировался как первый этап в создании транспортного коридора, соединяющего порт Пирей со странами Центральной и Восточной Европы. С учетом кредитного финанси-

рования, высокой стоимости проекта и особенностей маршрута перспективы Венгрии в получении экономических выгод от проекта в ближайшем будущем можно считать весьма неопределенными. Можно полагать, что данный проект как для Венгрии, так и для Китая важен прежде всего с политической точки зрения, а именно как знаковый проект двустороннего сотрудничества, первый крупный инфраструктурный проект китайских компаний в ЕС и ключевой проект инициативы «Пояс и путь» в регионе. С учетом особой значимости проекта для Китая можно ожидать планомерных усилий китайского руководства по его реализации, невзирая на настороженную позицию Брюсселя.

Среди других примеров китайских инвестиций в железнодорожную инфраструктуру ЕС можно назвать приобретение в 2017 г. компанией COSCO 51% акций Noatum Port Holdings, активы которого помимо контейнерных терминалов в портах Валенсия и Бильбао включают и железнодорожные терминалы в Мадриде и Сарагосе.

Портовая инфраструктура

За прошедшие 15 лет китайские компании инвестировали в терминалы 18 портов 9 стран ЕС. Наиболее активными инвесторами стали компании с государственным участием China Merchants Group и COSCO и частная гонконгская компания CK Hutchison (табл. 1.). Кроме указанных в таблице проектов, компания Hutchison Port Holdings в 1990-х – начале 2000-х гг. реализовала инвестиции в порты Великобритании (порт Лондона, Филликстоу, Харидж), морские и речные порты в Бельгии, Германии и Нидерландах (например, терминалы Delta и Euromax в порту Роттердам). Даль-

Таблица 1. Инвестиции Китая в морские порты стран ЕС в 2004–2019 гг.
Table 1. China's investment in ports of EU countries in the years 2004-2019

Порт	Терминал	Страна	Год	Доля	Инвестор
Антверпен	Gateway Terminal	Бельгия	2004–2015	20% 5%	COSCO China Merchants Group, в результате приобретения 49% акций в Terminal Link в 2013 г.
Гдыня	Gdynia Container Terminal	Польша	2005–2006	83,5% +15,6%	Hutchison Port Holdings, в результате приобретения контрольного пакета акций Wonly Obszar Gospodarczy S.A. (переименованного в Gdynia Container Terminal S.A.)
Барселона	Barcelona Europe South Terminal	Испания	2006–2011	70% +30%	Hutchison Port Holdings, в результате инвестиций в оператора Terminal de Catalunya (Tercat); открытие терминала в 2012 г.
Таранто	Taranto terminal	Италия	2008–2015	50%	Hutchison Port Holdings; в 2008 г. заключено соглашение об обмене акциями с Evergreen Group, оператора терминала; в 2015 г. сообщалось о закрытии терминала
Амстердам	Ceres Container Terminals	Нидерланды	2008–2012	более 50%	Hutchison Port Holdings; приобретение мажоритарного доли в результате соглашения об обмене акциями с Nippon Yusen Kabushiki Kaisha; в 2012 г. сообщалось о закрытии Ceres Paragon Terminal
Стокгольм	Container Terminal Frihamnen, Norvik Port	Швеция	2009	100%	Hutchison Port Holdings; участие в строительстве нового контейнерного терминала Norvik Port
Пирей	пирсы II, III пирс I	Греция	2009–2016	100%	COSCO, с 2009 г. – оператор контейнерного терминала (пирсы II, III), в 2016 г. – приобретение 51% акций Piraeus Port Authority (+ пирс I и др.) с опцией 15% через 5 лет
Марсашлокк	Freeport	Мальта	2013	25%	China Merchants Group, в результате приобретения 49% акций в Terminal Link в 2013 г.
Зебрюгге	Container Handling Zeebrugge	Бельгия	2013–2015	17,5%	China Merchants Group, в результате приобретения 49% акций в Terminal Link в 2013 г.; терминал закрыт оператором в конце 2015 г.
Фос-сюр-Мер	Mediterranean Terminal	Франция	2013	25%	China Merchants Group, в результате приобретения 49% акций в Terminal Link в 2013 г.; Terminal Link владеет 50% акций PortSynergy Group, управляющей терминалом через дочернюю компанию Eurofos
Гавр	Terminal de France, Terminal Nord	Франция	2013	25%	China Merchants Group, в результате приобретения 49% акций в Terminal Link в 2013 г.; Terminal Link владеет 50% акций PortSynergy group, управляющей терминалами через дочернюю компанию GMP
Дюнкерк	Terminal des Flandres	Франция	2013	45%	China Merchants Group, в результате приобретения 49% акций в Terminal Link в 2013 г.
Монтуар	General Cargo and Containers Terminal (TMDC)	Франция	2013	25%	China Merchants Group, в результате приобретения 49% акций в Terminal Link в 2013 г.; Terminal Link владеет 50% акций оператора терминала – TGO (Terminal du Grand Ouest)

Порт	Терминал	Страна	Год	Доля	Инвестор
Зебрюгге	CSP Zeebrugge Terminal	Бельгия	2014–2017, 2014–2017	25% 24% +76%	Shanghai International Port Group COSCO, приобретение 24% акций оператора терминала в 2014 г., приобретение оставшихся 76% в 2017 г., продажа 10% акций французской CMA CGM в 2018 г.
Вадо Лигуре	Vado Gateway, Vado Container Terminal	Италия	2016	40%	COSCO, в результате приобретения 40% акций Vado Holding B.V.; участие в строительстве нового контейнерного терминала Vado Gateway
Роттердам	Euromax	Нидерланды	2016	35%	COSCO
Валенсия, Бильбао	CSP Iberian Valencia Terminal, CSP Iberian Bilbao Terminal	Испания	2017	51%	COSCO, в результате приобретения 51% акций оператора терминалов Noatum Port Holdings
Салоники		Греция	2018	16,5%	China Merchants Group; Terminal Link занимает 33% в консорциуме South Europe Gateway Thessaloniki Limited (SEGT), который приобрел 67% акций Thessaloniki Port Authority

Источник: составлено автором на основе данных СМИ ([Zhang Ganyi 2019]).

нейший анализ преимущественно сосредоточен на инвестициях компаний China Merchants Group и COSCO, деятельность которых развивается в русле стратегий руководства Китая.

Можно выделить три ключевые формы реализации инвестиций: 1) непосредственное заключение концессионных соглашений на управление терминалом, в т. ч. в составе консорциумов; 2) приобретение акций управляющей компании порта; 3) косвенные сделки по инвестициям в компании-операторы терминалов. Вторая форма инвестирования предоставляет намного больше возможностей для разворачивания активной деятельности, к настоящему времени она встречается только в греческих проектах: портах Пирей и Салоники. Стоит учитывать, что во всех перечисленных случаях инвестор не приобретает порт в собственность, а получает право использовать соответствующие мощности на определенный срок, зачастую взамен на инвестиции в строительство и модернизацию инфраструктуры. Также можно заметить, что

китайские инвестиции направлены, за редким исключением, в отдельные терминалы, в подавляющем большинстве контейнерные, а не в портовую инфраструктуру в целом.

Китайские компании заинтересованы в инвестициях в порты среднего размера с выгодным географическим положением с целью их расширения и дальнейшего превращения в крупные транспортно-логистические центры. Примером успешной реализации такой стратегии являются инвестиции COSCO Group в порт Пирей. За десять лет с момента завершения сделки ежегодный товарооборот порта вырос с 0,45 млн до 4,9 млн ДФЭ. По заявлению представителей COSCO Group, инвестиции в портовую инфраструктуру составили порядка 700 млн долл. к концу 2018 г. [Kakissis 2018].

Утвержденная в октябре 2019 г. программа развития порта предусматривает дополнительные инвестиции в размере более 600 млн евро. Расширение и модернизация мощностей, повышение эффективности обработки гру-

зов побудили ряд таких крупных китайских и западных компаний, как Hewlett-Packard, Huawei, ZTE, выбрать Пирей в качестве логистической базы для дальнейшей транспортировки своих товаров по странам ЕС.

Большинство существующих или планируемых инвестиций китайских компаний ставят целью глубоководные порты [China's Expanding Investment 2017]. Это объясняется тенденцией использования все более крупных контейнерных судов в морских перевозках, что в свою очередь налагает требования к глубине портов, обслуживающих такие суда. Другим следствием стало сокращение числа остановок судов по ходу маршрута, что формирует запрос на услуги перевалки грузов в морских портах и более тщательный выбор портов, являющихся узловыми точками маршрута.

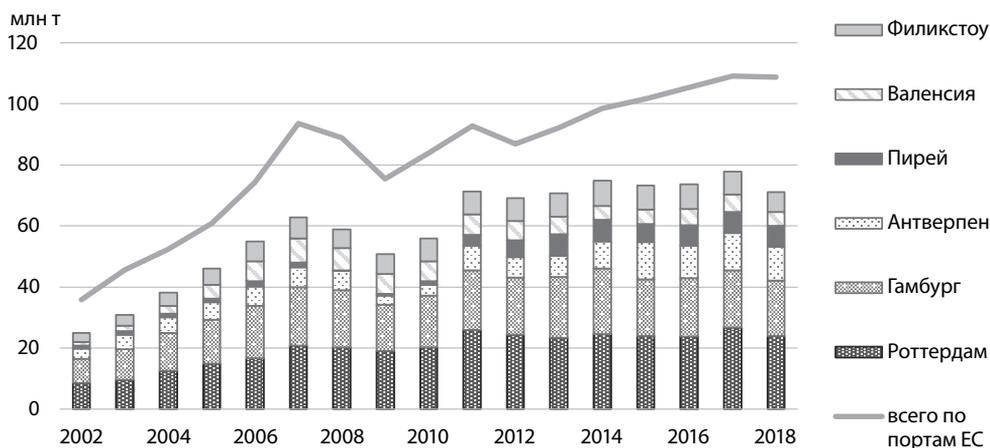
Для принимающей страны положительные моменты от инвестиций китайских компаний в портовую инфраструктуру могут включать увеличение или

модернизацию портовых мощностей при нехватке государственных средств на эти цели, рост показателей грузопотока в случае привлечения крупного морского перевозчика в качестве инвестора, увеличение в связи с двумя последними факторами конкурентоспособности порта, рост занятости и др. Для китайских компаний инвестиции в европейские порты в первую очередь интересны с точки зрения получения стабильной прибыли, перспектив оптимизации маршрутов в случае развития сопутствующей инфраструктуры, принятия собственных стандартов эффективности и возможности проводить обработку своих грузов без задержек.

Тем не менее инвестиционные проекты китайских компаний иногда вызывают резкое недовольство среди местного населения и в определенных политических кругах. Ряд проектов в сфере портовой инфраструктуры уже был отклонен по причинам неэкономического характера. Так, проект китайской компа-

Рисунок 4. Грузооборот ключевых портов ЕС с Китаем (включая Гонконг) в 2002–2018 гг.

Fig. 4. Cargo turnover of key EU ports with China (including Hong Kong) in 2002–2018



Source: Eurostat

нии China Communications Construction Company (CCCC), выигравшей в 2017 г. тендер на строительство нового автоматизированного контейнерного терминала в порту Гамбург, встретил резкую критику со стороны действующих операторов порта. В результате компания так и не приступила к реализации проекта. В западных СМИ упоминаются следующие риски как для принимающей страны, так и для ЕС в целом: возможное непрямоe влияние на принятие политических решений, возможное использование критической инфраструктуры и информационных ресурсов в политических или военных целях. Настороженная позиция ЕС в отношении китайских проектов проявилась в принятии новых общеевропейских правил для проверки прямых иностранных инвестиций, которые официально вступили в силу 10 апреля 2019 г.

В последние годы были инициированы переговоры о сотрудничестве и возможных инвестициях в порты Генуя и Триест в Италии, порт Клайпеда в Литве и др.

По данным статистического агентства ЕС Eurostat, по тоннажу грузооборота с Китаем традиционно лидируют крупнейшие порты ЕС: Роттердам, Гамбург и Антверпен (рис. 4.). До сих пор единственным примером резкого увеличения грузооборота с Китаем среди портов, в которых присутствуют значительные инвестиции китайских компаний, является порт Пирей. С 2009 по 2018 г. товарооборот с Китаем через этот порт вырос с 0,3 млн до 6,8 млн тонн, а доля грузов из Китая в общем грузопотоке – с 5 до 13%. Порты в Бельгии и Испании, где китайские инвесторы получили контрольный пакет акций в операторах терминалов, потенциально могут повторить успех порта Пирей после завершения строительства или модернизации инфраструктуры [Zhang Ganyi 2019].

В рамках инициативы «Пояс и путь» подчеркивается определяющее значение эффективной транспортной инфраструктуры в развитии торгово-экономического сотрудничества. Важная роль отводится участию китайского бизнеса в строительстве и модернизации соответствующих инфраструктурных объектов, а также переориентации логистических цепочек исходя из интересов Китая.

Большая часть действующих китайских проектов в сфере транспортной инфраструктуры ЕС относится к управлению морскими контейнерными терминалами. Круг китайских инвесторов ограничен крупным бизнесом, активную роль играют компании с государственным участием China Merchant Group и COSCO. Аэропорты ЕС также являются предметом пристального интереса китайских компаний, однако под влиянием многих факторов в этой сфере практически отсутствуют успешные проекты. Что касается железнодорожной инфраструктуры, участие Китая в основном сводится к налаживанию прямого железнодорожного сообщения и выполнению подрядных работ.

На данный момент единственный успешный проект по значительному расширению грузооборота между Китаем и ЕС через контролируемый объект инфраструктуры – инвестиции компании COSCO в греческий порт Пирей. Некоторые проекты потенциально могут повторить успех COSCO в ближайшей перспективе.

Неудачи в реализации отдельных проектов и настороженное отношение Брюсселя к китайским инвестициям в инфраструктуру ЕС не останавливают планомерные усилия Китая, ориентированные на долгосрочную перспективу.

Список литературы

China's Airlines: Turn Their Attention to Europe Routes (2019) // CAPA, April 29, 2019 // <https://centreforaviation.com/analysis/airline-leader/chinas-airlines-turn-their-attention-to-europe-routes-470307>, дата обращения 12.12.2019.

China's Expanding Investment in Global Ports (2017) // The Economist, Intelligence Unit, October 11, 2017 // <http://country.eiu.com/article.aspx?articleid=1005980484&Country=Lithuania&topic=Economy&subtopic=Regional+developments&subsubtopic=Investment>, дата обращения 12.12.2019.

Hillman J. (2018) The Rise of China-Europe Railways // CSIS, March 6, 2018 // https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways#_ftn3, дата обращения 12.10.2019.

Hu Congxu (2019) The Problems and Countermeasures of the China Railway Express in the Context of the "Belt and Road" Initiative // Logistics Engineering and Management, no 4, 41 (in Chinese). DOI: 10.3969/j.issn.1674-4993.2019.09.008

Kakissis J. (2018) Chinese Firms Now Hold Stakes in over a Dozen European Ports // WPRL.org, October 9, 2018 // <https://www.wpri.org/post/chinese-firms-now-hold-stakes-over-dozen-european-ports>, дата обращения 12.12.2019.

van der Putten F.P., Seama J., Huotari M., Ekman A., Otero-Iglesias M. (eds.) (2016) Europe and China's New Silk Roads // ETNC Report, December, 2016 // http://www.iai.it/sites/default/files/2016_etnc_report.pdf, дата обращения 12.12.2019.

Xu Yingming, Xing Lizhi, Dong Xianlei (2019) Research on China Railway Express Trade Channels under the "Belt and Road" Initiative // International Trade, no 2 (in Chinese). DOI: 10.14114/j.cnki.itrade.2019.02.013

Zhang Ganyi (2019) Lessons in Hindsight: the Impact of China's European Port Acquisition Strategy // UPPLY, May 7, 2019 // <https://market-insights.upply.com/en/lessons-in-hindsight-the-impact-of-chinas-european-port-acquisition-strategy>, дата обращения 12.12.2019.

Asia: Challenges and Perspectives

DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-6-7

Chinese Investment in Transport Infrastructure in the EU: a Stimulus for Development of Bilateral Trade?

Karina A. GEMUEVA

Junior Researcher

Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations of the Russian Academy of Sciences, 117997, Profsoyuznaya St., 23, Moscow, Russian Federation

E-mail: krina07@mail.ru

ORCID: 0000-0002-5293-7925

CITATION: Gemueva K.A. (2019) Chinese Investment in Transport Infrastructure in the EU: a Stimulus for Development of Bilateral Trade? *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*, vol. 12, no 6, pp. 152–169 (in Russian). DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-6-7

Received: 04.11.2019.

ABSTRACT. *Under the Belt and Road Initiative, particular importance is attached to transport networks development projects, including the creation of optimal transport routes and reorientation of existing supply chains based on the interests of China. This implies the active participation of Chinese companies in investing, financing and implementing projects in the field of transport infrastructure. The article examines the impact of Chinese investment in EU transport infrastructure facilities on the volume of freight traffic between China and the EU through these facilities. Most of the real Chinese investment are directed to the development of port facilities. European airports are also of great interest to Chinese investors, however, under the influence of many factors, only a few projects are successful. China is making significant efforts to establish direct rail links with EU countries. Nevertheless, the share of this*

type of transport is not yet comparable with freight turnover by sea and air, and future development is limited by a number of factors. Currently, COSCO's investment in the Greek port of Piraeus is the only example of a significant increase in cargo turnover between China and the EU through an infrastructure under control, however, some ongoing projects could potentially repeat the success of COSCO in the near future. The author concludes that the approaches of the Chinese leadership to the transport infrastructure development are varied. Failures in the implementation of separate projects and the cautious attitude of Brussels towards Chinese investments do not stop China's planned efforts focused on the long term perspective.

KEY WORDS: *transport infrastructure, China, EU, airports, railways, ports, freight transport*

References

China's Airlines: Turn Their Attention to Europe Routes (2019). CAPA, April 29, 2019. Available at: <https://centreforaviation.com/analysis/airline-leader/chinas-airlines-turn-their-attention-to-europe-routes-470307>, accessed 12.12.2019.

China's Expanding Investment in Global Ports (2017). *The Economist, Intelligence Unit*, October 11, 2017. Available at: <http://country.eiu.com/article.aspx?articleid=1005980484&Country=Lithuania&topic=Economy&subtopic=Regional+developments&subsubtopic=Investment>, accessed 12.12.2019.

Hillman J. (2018) The Rise of China-Europe Railways. CSIS, March 6, 2018. Available at: https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways#_ftn3, accessed 12.12.2019.

Hu Congxu (2019) The Problems and Countermeasures of the China Railway Express in the Context of the "Belt and Road" Initiative. *Logistics Engineering and Management*, no 4, 41 (in Chinese). DOI: 10.3969/j.issn.1674-4993.2019.09.008

Kakissis J. (2018) Chinese Firms Now Hold Stakes in over a Dozen European Ports. *WPRL.org*, October 9, 2018. Available at: <https://www.wprl.org/post/chinese-firms-now-hold-stakes-over-dozen-european-ports>, accessed 12.12.2019.

van der Putten F.P., Seama J., Huotari M., Ekman A., Otero-Iglesias M. (eds.) (2016) Europe and China's New Silk Roads. *ETNC Report*, December, 2016. Available at: http://www.iai.it/sites/default/files/2016_etnc_report.pdf, accessed 12.12.2019.

Xu Yingming, Xing Lizhi, Dong Xianlei (2019) Research on China Railway Express Trade Channels under the "Belt and Road" Initiative. *International Trade*, no 2 (in Chinese). DOI: 10.14114/j.cnki.itrade.2019.02.013

Zhang Ganyi (2019) Lessons in Hindsight: the Impact of China's European Port Acquisition Strategy. *UPPLY*, May 7, 2019. Available at: <https://market-insights.upply.com/en/lessons-in-hindsight-the-impact-of-chinas-european-port-acquisition-strategy>, accessed 12.12.2019.