

## СОТРУДНИЧЕСТВО ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА И КИТАЯ В СФЕРЕ ПРЯМЫХ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В КОНТЕКСТЕ ИНИЦИАТИВЫ КНР “ПОЯС И ПУТЬ”

© ПОТАПОВ Д.А., 2020

ПОТАПОВ Даниил Андреевич, старший лаборант-исследователь сектора международных организаций и глобального политического регулирования Отдела международно-политических проблем.

Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений им. Е.М. Примакова РАН, РФ, 117997 Москва, Профсоюзная, 23 ([potapov.pengdan@imemo.ru](mailto:potapov.pengdan@imemo.ru)), ORCID: 0000-0003-2106-1008.

Потапов Д.А. Сотрудничество Европейского союза и Китая в сфере прямых иностранных инвестиций в контексте инициативы КНР “Пояс и путь”.

*Анализ и прогноз. Журнал ИМЭМО РАН, 2020, № 4, сс. 76-93. DOI: 10.20542/afj-2020-4-76-93*

**DOI:** 10.20542/afj-2020-4-6-93

**УДК:** 339.727.22(510)+(4)

Статья поступила в редакцию 05.10.2020.

В статье анализируются особенности сотрудничества Европейского союза и Китайской Народной Республики в сфере прямых иностранных инвестиций в контексте инициативы Китая “Пояс и путь” по развитию межрегиональной транспортной и логистической инфраструктуры для соединения Китая с восточным побережьем Африки, Ближним Востоком и Европой через страны Юго-Восточной, Южной и Центральной Азии. Исследована общая структура и выявлена институциональная и политическая специфика такого взаимодействия на примере наиболее значимых инвестиционных партнеров КНР в Евросоюзе (Франция, Германия, Италия, страны Вишеградской группы), выявлены и типологизированы различные модели двустороннего инвестиционного сотрудничества Китая со странами ЕС. В фокусе внимания автора – начатый в последние годы в Евросоюзе процесс создания на наднациональном уровне механизмов контроля над прямыми иностранными инвестициями. Параллельно с этим процессом происходит формирование общей позиции государств-членов касательно форматов и перспектив сотрудничества с Китаем в рамках инициативы “Пояс и путь”.

**Ключевые слова:** Китай, Европейский союз, инвестиционное сотрудничество, “Пояс и путь”, прямые иностранные инвестиции.

Инициатива “Один пояс – один путь” (ОПОП или чаще в последние годы – просто “Пояс и путь”) – глобальный проект по международному экономическому сотрудничеству, выдвинутый руководством Китайской Народной Республики в начале 2010-х годов. Проект предусматривает создание транспортных и экономических коридоров, в том числе, сухопутного пути из Китая через Центральную Азию, Ближний Восток и Россию в Европу; морского пути из Китая через Малаккский пролив, Индийский океан, захватывая восточное побережье Африки, в Средиземное море. Инициатива ОПОП объединила прежние проекты КНР “Морской Шелковый путь XXI века” и “Экономический пояс Шелкового пути”. Планируется выстроить семь транспортно-экономических коридоров: Китай–Монголия–Россия, новый евразийский наземный мост (потенциально соединяющий Японию и Южную Корею через Китай с Европой, а именно с Венгрией), КНР–Центральная Азия–Западная Азия, КНР–Индокитай, КНР–Пакистан, Бангладеш–КНР–Индия–Мьянма, “Морской шелковый путь XXI века”.

Основные цели инициативы ОПОП, заявленные в программных документах КНР, включают в себя следующие пункты [1]:

- создание инфраструктуры, которая обеспечит стимулирование торговли стран-участниц с КНР и друг с другом;
- расширение и углубление сотрудничества на региональных торговых рынках для создания масштабного сбалансированного инклюзивного рынка, приносящего выгоды всем странам-участницам;
- усиление сотрудничества на финансовых рынках;
- расширение контактов между гражданами стран – участниц инициативы.

Для достижения этих целей Китай поставил две ключевые задачи: во-первых, усилить межгосударственную координацию в сферах принятия решений, финансовой и инвестиционной политики; во-вторых, усовершенствовать действующую транспортную инфраструктуру в плане ее интегрированности и разработать общие стандарты сертификатов для транспортных перевозок [2].

Институциональное оформление инициативы началось осенью 2013 г., когда председатель КНР Си Цзиньпин, подчеркивая важность создания сообщества территориально близких к Китаю стран для взаимовыгодного экономического развития и реализации общих интересов, провозгласил идею создания “Нового экономического пояса Шелкового пути” и “Морского шелкового пути XXI века”. 21 мая 2014 г. на Совещании по взаимодействию и мерам доверия в Азии Си Цзиньпин впервые на международном уровне призвал страны присоединиться к проекту “Пояса и пути”, подчеркнув его важность для развития взаимовыгодного сотрудничества в этой части мира. Уже 5 июня 2014 г. на Форуме китайско-арабского сотрудничества он предложил всем заинтересованным странам присоединиться к инициативе [3]. В своих выступлениях председатель КНР особенно подчеркивал открытый характер глобальной инициативы Китая и отход от строго регионального подхода интеграционных экономических проектов, стремясь привлечь как можно больше стран к участию, даже если они не находятся в регионах, где будет непосредственно создаваться и развиваться инфраструктура “Пояса и пути”.

В мае 2017 г. в Пекине состоялся первый саммит Форума инициативы “Один пояс – один путь” по международному сотрудничеству [4], заложивший основы координации взаимодействия в рамках проекта. В работе второго саммита в апреле 2019 г. в Пекине приняли участие лидеры 40 стран и международных организаций. В коммюнике по итогам саммита [5] были зафиксированы усилия участников по координации работы на уровне национальных правительств, министерств и ведомств, бизнес-компаний и международных институтов. Например, Либерия, Люксембург, Италия и ряд других стран заключили с КНР меморандумы о взаимопонимании в рамках инициативы ОПОП; Комиссия по национальному развитию и реформам Китая согласовала план по сотрудничеству на 2020–2022 гг. с министерством экономики и развития Греции; Народный банк Китая и Европейский банк реконструкции и развития подписали меморандум о взаимопонимании по углублению инвестиционного и финансового сотрудничества на рынках третьих стран.

В программе Министерства иностранных дел КНР «Видение и действия для совместного построения “Экономического пояса Шелкового пути” и “Морского шелкового пути XXI века”» [6] важная роль в содействии партнерству в рамках инициативы отводится таким региональным интеграционным объединениям, межправительственным организациям и форумам, как Ассоциация стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Организация экономического сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТЭС), Шанхайская организация сотрудничества (ШОС), Организация регионального экономического сотрудничества в Центральной Азии, и другим региональным и межрегиональным структурам. Предполагается, что в рамках данных институтов страны смогут обсуждать и координировать действия для воплощения инициативы ОПОП и углублять двустороннее и многостороннее взаимодействие. Не менее важную роль Китай отводит неформальным путям сотрудничества, в частности, различным мероприятиям и выставкам на региональном

и субрегиональном уровнях, таким как: *China-ASEAN Expo*, *China-Eurasia Expo*, *China-South Asia Expo*, *China-Arab States Expo*, *China-Russia Expo*, международный кинофестиваль “Шелкового пути” и так далее.

Среди финансовых институтов, непосредственно обеспечивающих развитие инициативы, стоит выделить Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути.

Целью Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) [7], созданного по предложению КНР в июне 2015 г., было заявлено стимулирование стабильного экономического развития в Азии через инвестирование в инфраструктуру региона. Банк объединил не только страны региона, но и заинтересованные государства Европейского союза. При создании банка подчеркивалось, что он не является конкурентом Международного валютного фонда (МВФ) или Азиатского банка развития. В отличие от этих международных финансовых институтов, где одним из самых крупных акционеров является США, в АБИИ доля акций КНР составляет около 30%.

Приоритетными целями учрежденного в декабре 2014 г. Фонда Шелкового пути [8] являются среднесрочное и долгосрочное инвестирование в проекты в рамках инициативы “Пояса и пути” и обеспечение финансового взаимодействия между странами-участницами. Основными акционерами фонда являются государственные банки КНР: Банк развития Китая, Эксимбанк Китая (Экспортно-импортный банк) и другие.

Можно выделить следующие ключевые черты институционализации инициативы. Во-первых, возможность для стран-участниц самим выбирать, в каких форматах, институтах и на каких площадках они могут взаимодействовать и к каким проектам присоединяться. Во-вторых, координация сотрудничества возможна в рамках уже существующих региональных и международных организаций и площадок. В-третьих, создание новых финансовых институтов, через которые будет осуществляться основное финансирование проектов.

Так как многие проекты инициативы находятся на стадии разработки и строительства, ее значение пока сложно оценивать. Согласно докладу экспертов Всемирного банка, опубликованному в июне 2019 г. [9], “Пояс и путь” будет способствовать росту мировой торговли, инвестиционных потоков и национальных экономик стран-участниц через реализацию проектов и строительство транспортной инфраструктуры, а вследствие этого – снижению затрат на транспортировку. В случае полной реализации проекты ОПОП увеличат объем мировой торговли на 6.2%, мировые реальные доходы вырастут на 2.9%. Инициатива в силах оказать положительное влияние на развитие торговли между участниками и третьими странами. Непосредственную роль в этом сыграют создание спроса на различные строительные материалы, строительные машины и появление новых рабочих мест, требующих различных уровней квалификации.

Эксперты прогнозировали прирост прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в страны – участницы инициативы в среднем на 5%, как из стран – членов Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), так и из других стран, не присоединившихся к ОПОП. В региональном измерении, по их мнению, инициатива могла бы обеспечить рост притока прямых иностранных инвестиций в Восточную Азию до 6.3%, Южную Азию до 5.2%, в Центральную Азию до 7.3%, в регион Ближнего Востока и Северной Африки до 3.4%, в регион Африки южнее Сахары до 7.5%, в Европу до 3.4%.

Согласно расчетам Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО ООН), создание транспортных коридоров “Пояса и пути” при снижении странами-участницами пошлин и цен на транспортировку товаров, может придать дополнительные 2% роста экономике Китая и от 5% до 15% роста экономик других стран [10]. Помимо экономического роста, коридоры будут способствовать развитию инфраструктуры в регионах, через которые пройдут.

## ОЦЕНКА УРОВНЯ ИНВЕСТИЦИОННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ЕС И КНР

ЕС и КНР являются одними из крупнейших экономик и крупнейшими инвесторами в мире. В 2017 г., согласно данным ЮНКТАД, общий накопленный объем прямых иностранных инвестиций в мире составил 32.3 трлн долл. США, на долю ЕС пришлось 11.8 трлн долл. (36% общемирового объема), для КНР<sup>1</sup> этот показатель превысил 3.8 трлн долл. США (11%) [11].

Однако двусторонние инвестиционные отношения ЕС и Китая развиты не так сильно, как торговые. Связанно это в первую очередь с тем, что у государств – членов ЕС уже сложились комплексные и долгосрочные паттерны инвестиционного сотрудничества как друг с другом, так и с другими ведущими странами, прежде всего, с США. Во-вторых, если страны ЕС вели масштабную инвестиционную деятельность еще во второй половине прошлого века и к 1990 г. на них приходилось около 43% от общемировых накопленных инвестиций, то китайские инвесторы начали активно совершать инвестиционные сделки лишь с конца 1990-х годов.

Инвестиционные отношения ЕС и Китая открывают широкие перспективы для обеих сторон. На данный момент сотрудничество в этой сфере регулируется между странами ЕС и КНР двусторонними соглашениями. Большинство из них были подписаны в 1990–2000-е годы. Планируется завершить переговоры о подписании всеобъемлющего инвестиционного соглашения между ЕС и КНР. Из институциональных структур, которые отвечают за регулирование такого сотрудничества, помимо ежегодного саммита ЕС – Китай, стоит выделить министерские диалоги по экономике и торговле и по торговой и инвестиционной политике. По данным Евростата, к 2019 г. накопленный объем инвестиционных транзакций с 2000 г. из ЕС в Китай составил 197 млрд долл. США, из Китая в ЕС 194 млрд долл. [12] Рассматривая отраслевую структуру прямых иностранных инвестиций, стоит подчеркнуть, что инвесторы ЕС ограничены китайским законодательством и наиболее высокотехнологичные отрасли практически закрыты для иностранных игроков. Китайские инвесторы, которые не стеснены подобными ограничениями, наиболее заинтересованы в IT-секторе и доступе к технологиям.

Важным показателем следует считать характер инвестиционных сделок и проектов. Данные Евростата наглядно показывают, что европейцы заинтересованы в новых или совместных проектах с китайскими компаниями, в то время как инвесторы из Китая стремятся к получению контрольного пакета акций компаний ЕС, редко создавая новые проекты. Такая разница также вызвана ограничениями китайского рынка: в большинстве отраслей представители других стран не могут иметь более 30% от акций компании, в то время как до недавнего времени на рынке ЕС не было ограничений по доле иностранных акционеров в компании.

Для более наглядных примеров стоит обратиться к главным инвестиционным партнерам Китая в ЕС: это Франция, Германия, Италия и страны Центральной и Восточной Европы. Важно уточнить, что за рамками данного исследования оказались Великобритания и Нидерланды. Соединенное Королевство не рассматривалось, так как в январе 2020 г. оно официально вышло из Европейского союза. Что касается Нидерландов, многие инвесторы из ЕС и Китая создают там дочерние компании для осуществления инвестиционных транзакций. Это вызвано в первую очередь льготными условиями законодательства и налогообложения в Нидерландах.

Динамика потоков ПИИ из Китая в страны ЕС, из стран ЕС в Китай представлена на рисунке ниже. Пик китайских инвестиций в ЕС в 2016 г. совпадает с общим максимумом инвестиционной активности Китая в этот период. Можно увидеть общий спад инвестиций из ЕС в Китай (в основном из крупнейших инвесторов – Германия и Нидерланды), что связано с возникшими разногласиями между Китаем и ЕС, которые будут рассмотрены в следующем параграфе.

<sup>1</sup> С учетом инвестиций, накопленных Гонконгом, который в международной практике рассматривают как самостоятельный экономический субъект.

**Рисунок 1.** Распределение китайских прямых иностранных инвестиций по отраслям экономики ЕС (агрегированные данные за 2015–2019 гг., %)

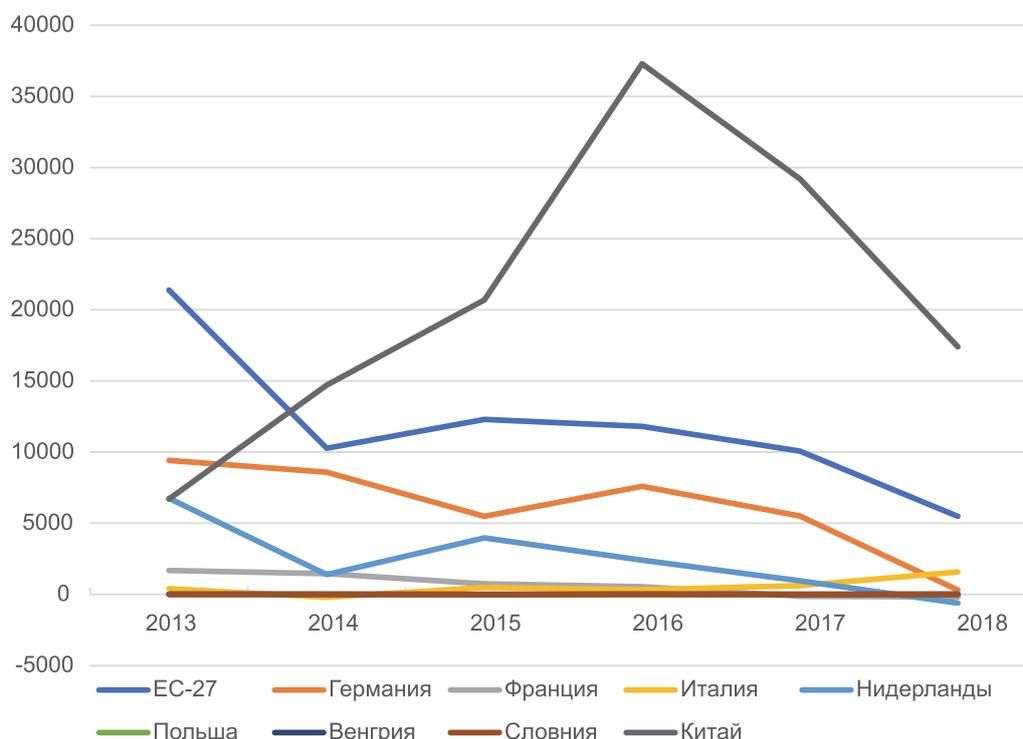


Источник: составлено автором по данным Евростата [12].

**Рисунок 2.** Распределение прямых иностранных инвестиций ЕС в экономику Китая по отраслям (агрегированные данные за 2015–2019 гг., %)



Источник:

**Рисунок 3. Потоки ПИИ из Китая в страны ЕС и из стран ЕС в Китай (млн евро, 2013–2018 гг.)**

**Источник:** составлено автором на базе данных Евростата [13] и *MERICs* [14].

### Франция

По данным Банка Франции, общий объем накопленных прямых иностранных инвестиций в страну в 2015 г. составлял 1.15 трлн евро (1.07 трлн в 2014 г.). Из них на КНР и Гонконг в 2015 г. приходилось 35.4 млрд евро (30.9 млрд евро в 2014 г.) [15]. По этому показателю Франция уступает только США, откуда пришло 209 млрд евро инвестиций в Китай и Гонконг в 2015 г. (более 170 млрд евро в 2014 г.). Китай – второе по величине неевропейское направление французских прямых иностранных инвестиций. Анализ отраслевой структуры французских ПИИ показывает, что в 2015 г. в производящих отраслях объем инвестиций составил 342 млрд евро, в ИТ-сектор было вложено 73 млрд. Что касается отраслей, связанных с деятельностью в рамках инициативы “Один пояс – один путь”, то в 2015 г. в строительные и транспортные объекты было вложено 26.4 млрд и 7.4 млрд евро соответственно.

Объем китайских накопленных прямых инвестиций во Франции в 2016 г. составил более 11 млрд евро. [16] Отраслевая структура китайских инвестиций выглядит следующим образом [17]: около 29% приходится на недвижимость, 27% на энергетику, 12% на розничную торговлю, 8% на автомобилестроение, 5.7% на транспорт и инфраструктуру, 4.5% на сектор информационных технологий.

В качестве примера сделки в энергетике можно привести покупку в 2011 г. китайскими инвесторами 30% акций *GDF Suez* (совр. *Engie*), одной из крупнейших компаний в отрасли газовой и электроэнергетики. В технологическом секторе *China Investment Corporation (CIC)* в 2012 г. вложила более 380 млн евро в компанию *Eutelsat*, которая занимается разработкой и обслуживанием спутников.

### Германия

Согласно данным Немецкого федерального банка [18], объем накопленных ПИИ Германии в КНР и Гонконге в 2013 г. составил 51.9 млрд евро, в 2014 г. – 63.6 млрд, в 2015

г. – 71.45 млрд, в 2016 г. – 77.5 млрд. В относительном выражении прямые иностранные инвестиции в КНР составили от 5.5% в 2013 г. до 6.95% в 2016 г. от общего объема всех ПИИ Германии. Важно отметить, что Китай принимает практически половину от всех немецких инвестиций в Азии. Изучая отраслевую структуру распределения капиталовложений, можно отметить, что Германия инвестирует более 30% от общего объема в холдинговые компании и фонды, около 30% в автомобилестроение и более 14% в электронику. Объем накопленных ПИИ КНР, включая Гонконг, в Германии составил в 2013 г. 2.15 млрд евро, в 2014 г. – 2.7 млрд, в 2015 г. – 3.8 млрд, в 2016 г. – 4.6 млрд. Основные отрасли притяжения китайского капитала – это машиностроение (32%), автомобилестроение (14%), возобновляемая энергетика (12%) [19].

В последнее несколько лет китайские инвесторы выкупают контрольные пакеты акций немецких компаний, особенно в наукоемких отраслях. Основной целью таких инвестиций является трансфер технологий в Китай, чтобы на базе опыта Евросоюза разработать свои аналоги. В октябре 2015 г. китайская *China Investment Corporation (CIC)* стала миноритарным акционером *Tank & Rast*, которая специализируется на инфраструктуре в апреле 2016 г. корпорация *ChemChina* выкупила производителя оборудования для изготовления различных пластмасс *KraussMaffei*; в августе 2016 г. группа *Midea* приобрела компанию *KUKA*, которая занимается разработкой робототехники. Общая сумма приведенных сделок составляет более 9 млрд долл. США. После закрытия этих и ряда других инвестиционных сделок в Германии решили поднять вопрос о реформе системы национального регулирования прямых иностранных инвестиций, так как многие немецкие эксперты посчитали существующую модель не отвечающей угрозам национальной безопасности и экономического развития страны.

#### Италия

Согласно данным Банка Италии, в общем объеме накопленных итальянских ПИИ КНР и Гонконг в совокупности занимали не более 3% в течение периода с 2013 по 2018 гг. [20] На момент 2018 г. в абсолютных значениях это 10.3 млрд евро и 3.7 млрд евро соответственно. Китай же аккумулировал практически 5 млрд евро капиталовложений к 2018 г., что составляет менее 1% от всех накопленных иностранных инвестиций в Италии. Основные отрасли, куда вкладываются китайские инвесторы, схожи с перечисленными выше: энергетика, высокотехнологичное производство, информационные технологии, машиностроение [21].

В 2015 г. *ChemChina* купила более 16% акций компании *Pirelli*, которая занимается производством автомобильных шин<sup>2</sup>. Народный Банк Китая инвестировал более 3.5 млрд евро в 10 крупнейших компаний Италии, в том числе в автомобилестроении и сфере телекоммуникаций. В 2014 г. *State Grid Corporation of China* приобрела более 35% акций энергетического холдинга *CDP Reti*, стоимостью более 2.1 млрд евро.

#### Страны Центральной и Восточной Европы

За период с 2000 по 2018 гг. КНР инвестировал более 7.1 млрд евро в страны Центральной и Восточной Европы [22]. Распределение капиталовложений здесь неравномерно, более 90% получают пять стран: Чехия, Польша, Словакия, Болгария и Венгрия. Такую модель можно объяснить рядом преимуществ этих конкретных стран: наличие научно-технического потенциала и активно развивающиеся высокотехнологичные компании, географическое расположение, возможность для Китая включиться в строительство транспортной структуры в этом субрегионе ЕС.

По данным Национального банка Венгрии, в 2017 г. объем накопленных ПИИ КНР составил 1.8 млрд долл. США [23]. В области транспортной инфраструктуры можно выделить два крупных инвестиционных проекта Китая. В 2011 г. *Xanga Investment Development Group* получила лицензию на управление международным аэропортом Дебрецен, вторым по величине после Будапештского, на долгий срок. В 2015 г. было подписано соглашение о модернизации железнодорожного пути из Будапешта в Белград общей стоимостью 3.8 млрд

<sup>2</sup> В сентябре 2020 г. после реорганизации долей акционеров, китайские компании стали владеть более 45% акций (*China National Chemical Corporation Limited* аккумулировала 37%, *Silk Road Fund Co.* – 9% акций).

долл. США. За выполнение контракта отвечает *China Railway Group* [24]. Данный маршрут должен связать Центральную Европу и порт Пиреус в Греции.

Крупными инвесторами в ИТ-сектор Венгрии являются Huawei, ZTE, Lenovo, Sevenstar Electronics Co. Эти компании создают региональные дистрибьюторские центры и центры по продажам товаров китайских производителей. Многие представители бизнеса позиционируют Венгрию как площадку для входа на рынок ЕС.

По различным оценкам объем накопленных ПИИ КНР в Польше в 2017 г. составил более 1.1 млрд долл. США [23]. Основные секторы: электроника, электроэнергетика, производство, информационные технологии и розничные продажи. Три китайские компании (*Shanghai Electric Power Construction, Pinggao Group* и *Sinohydro Corporation*) выиграли тендеры на строительство сетей электропередачи. Из крупных производственных проектов стоит отметить строительство китайской *Guotai-Huarong Poland (GTHR)* завода в городе Вроцлав, который будет поставлять комплектующие для батарей электромобилей, и покупка китайскими инвесторами компании *Nuctech*, которая производит оборудование для сканирования багажа и медицинское оборудование (томографы). Китайские ИТ-компании вкладываются в создание собственных центров по координации поставок в Европе и центров по сбыту своей продукции. Крупным контрактом является поставка *Huawei* в Польшу оборудования для создания сетей 5G.

Важным событием в польско-китайском сотрудничестве стало подписание договора о стратегическом партнерстве и инвестиционного меморандума на более чем 7.4 млрд евро на период с 2016 по 2020 гг.

В странах Центральной и Восточной Европы китайские инвесторы пытаются дополнить транспортную систему контейнерными терминалами, логистическими хабами, складскими объектами. Например, в 2016 г. инвесторы из Китая пытались купить территорию в польском городе Лодзь для строительства контейнерного терминала на железнодорожном узле, но сделка была аннулирована агентством по недвижимости польских вооруженных сил. В Словакии были куплены склады компании *Prologis*. В Венгрии помимо аэропорта Дебрецен на востоке страны китайские инвесторы планировали вложиться в аэропорт Сомбатхей на западе страны. Эти и многие другие инфраструктурные объекты позволят обеспечить возможности для реализации товаров из Китая как в Центральной и Восточной Европе, так и по всему Европейскому союзу.

### **ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРЯМЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В УСЛОВИЯХ ВОЗРАСТАЮЩИХ ПРОТИВОРЕЧИЙ МЕЖДУ ЕС И КНР**

Можно выделить несколько ключевых особенностей инвестиционного сотрудничества ЕС и КНР: во-первых, не существует единой политики в отношении с Китаем в рамках инвестиционного сотрудничества и сотрудничества в области инициативы “Один пояс – один путь”; во-вторых, отсутствует единый стандарт в области регулирования прямых иностранных инвестиций; в-третьих, политика со стороны КНР на пространстве ЕС дифференцирована.

Действительно, единой позиции в отношении КНР и инициативы “Один пояс – один путь” Евросоюз пока не сформировал. Но существует ряд концептуальных документов, в которых ЕС пытается заложить основы общеевропейской стратегии, например, Совместное коммюнике Европейскому парламенту и Европейскому совету об элементах новой стратегии ЕС по отношению к Китаю 2016 г. [25], Совместное коммюнике Европейскому парламенту и Европейскому совету: стратегический обзор отношений между ЕС и КНР 2019 г. [26] и т.д.

Основные направления стратегии обозначены: необходимость для государств – членов ЕС выработать согласованный подход в отношении с КНР – на двустороннем и многостороннем уровнях; соответствие механизмов экономического и торгового

сотрудничества нормам законодательства ЕС и принципам ВТО; разработка и принятие нового всеобъемлющего соглашения по инвестиционному сотрудничеству между КНР и ЕС. Данное соглашение призвано привести в соответствие уровни доступа компаний ЕС на китайский рынок и китайских компаний на рынок ЕС. Его подписание планировалось в 2020 г., однако этому помешала пандемия. Важным пунктом будущего соглашения должно стать создание механизмов, которые обеспечат защиту наиболее важных секторов экономики ЕС от незаконных и несправедливых сделок. В рамках инициативы “Один пояс – один путь” Европейский союз настаивает на продвижении партнерства через объединяющую платформу ЕС–Китай (*The EU–China Connectivity Platform*). Для ЕС этот механизм будет обеспечивать соответствие проектов “Пояса и пути” собственным стратегиям и планам объединения и контроль над их реализацией, в том числе над их финансированием, и должен стать основой сотрудничества с другими странами, присоединившимся к инициативе ОПОП.

Помимо выработки согласованной политики по отношению к инициативе “Пояс и путь”, другим важным процессом на уровне Евросоюза является коммунитаризация норм контроля над прямыми иностранными инвестициями. Во-первых, ЕС пытается разработать механизм мониторинга прямых иностранных инвестиций из третьих стран, который включал бы информирование о транзакциях между государствами-членами. Основной задачей является координация национальных механизмов мониторинга и регулирования инвестиционных потоков, пока без создания общего наднационального механизма. Такой подход позволит национальным правительствам самостоятельно определять, какие инвестиционные проекты или сделки должны быть одобрены или заблокированы в случае, если они представляют угрозу для национальной безопасности. Во-вторых, ЕС планирует пересмотр общеевропейской экспортной и инвестиционной политики и расширение сфер ее применения. Пока общеевропейский режим регулирует лишь экспорт товаров двойного назначения. В 2016 г. Европейской комиссией был предложен проект соглашения, который расширит сферу применения общеевропейского режима на право интеллектуальной собственности и трансфер технологий. Для Единого внутреннего рынка ЕС требуется скоординированная политика касательно прямых иностранных инвестиций в интересах безопасности всего Евросоюза. Возможным решением станет создание единой системы контроля и оценки прямых иностранных инвестиций.

В феврале 2019 г. Европейский парламент принял нормативный правовой акт по созданию законодательной базы по мониторингу прямых иностранных инвестиций в страны ЕС [27]. Главными его пунктами являются: обязанность национальных правительств передавать Европейской комиссии данные о национальных механизмах контроля прямых иностранных инвестиций; перечень необходимых данных для анализа инвестиционных сделок с иностранными инвесторами; приоритетные сферы, в которых стоит производить контроль; право национальных правительств и Еврокомиссии отправить заключение другим странам, проводящим сделку; обязанность информировать Еврокомиссию и другие государства-члены о сделках, которые должны проходить мониторинг.

Важно подчеркнуть, что пока это рекомендательные меры, не подразумевающие единого централизованного контроля на уровне ЕС. В марте 2020 г. была выпущена дополнительная инструкция Европейской комиссии по механизму мониторинга прямых иностранных инвестиций [28]. Ключевым пунктом стал призыв к усилению мониторинга, так как в условиях кризиса, спровоцированного пандемией *COVID-19*, возможна угроза массовой скупки предприятий в ЕС. Особенно это касается предприятий, связанных со здравоохранением, относящихся к критически важным по стандартам законодательства ЕС. В документе подчеркивается необходимость анализировать сделки не только с крупными предприятиями, но даже с мелкими фирмами (или стартапами), которые относятся к критически важным и наукоемким отраслям.

14 стран ЕС уже создали собственные такие механизмы. Еврокомиссия призывает использовать их во всех критически важных отраслях и рекомендует остальным государствам-членам разработать схожие механизмы контроля, а также ужесточить надзор не только за прямыми, но и за портфельными иностранными инвестициями, если они могут обеспечить акционеру даже частичные права в области управления компанией

и контроля над нею. Рассматривается возможность предоставления государствам особых прав в стратегически важных компаниях по принципу “золотой акции”. Это позволит национальным правительствам контролировать сделки, могущие представлять угрозы для безопасности и стабильности государства и общества. Также предлагается ввести механизм обмена информацией и мнениями между государствами – членами ЕС о происходящих инвестиционных сделках, при этом необходимый срок информирования может достигать 15 месяцев после завершения сделки.

ФРГ представляет собой наиболее показательный пример в плане реформирования национальной системы регулирования инвестиционной деятельности. В июле 2017 г. были приняты поправки к постановлению федерального правительства о внешней торговле и платежах для расширения надзора за сделками с участием иностранных компаний. В декабре 2018 г. федеральные власти еще больше ужесточили инвестиционное законодательство. Согласно новым правилам, проводится контроль сделок в отраслях, непосредственно связанных с функционированием государства и экономики, с оборонно-промышленной, информационной и другими сферами. Это касается и сделок, когда компания из третьей страны планирует приобрести более 10% акций немецкой компании. Министерство экономики и энергетики Германии также получило право запрещать сделки, если сочтет их представляющими угрозу для национальной безопасности страны.

Попытки сформировать общую для Евросоюза политику по отношению к КНР и ее инициативе “Один пояс – один путь” активно предпринимаются институтами ЕС при поддержке прежде всего ФРГ и Франции, признанными локомотивами европейской интеграции. Основными механизмами для проведения этой линии являются саммит ЕС–Китай, проводимый ежегодно с 1998 г., и платформа для диалога ЕС–Китай. Китай активно лоббирует сотрудничество с странами ЕС на двустороннем уровне, а также через созданные по его инициативе многосторонние форумы, что затрудняет формирование единой позиции внутри Евросоюза. Так, Форум по сотрудничеству между Китаем и государствами Центральной и Восточной Европы, проводимый ежегодно с 2012 г., объединяет КНР и 17 участников: Албанию, Боснию и Герцеговину, Болгарию, Венгрию, Грецию, Латвию, Литву, Польшу, Румынию, Сербию, Северную Македонию, Словакию, Словению, Черногорию, Чехию, Хорватию и Эстонию. Его ключевой задачей является приоритетное развитие сотрудничества Китая со странами, которые сравнительно недавно присоединились к ЕС или планируют это сделать в ближайшей перспективе (Албания, Босния и Герцеговина, Сербия, Северная Македония, Черногория). Помимо саммита на высшем уровне, важным органом форума является секретариат, который состоит из представителей национальных правительств этих 16 государств, специальных отделов по сотрудничеству с министерствами КНР, крупных государственных банков и компаний. Секретариат расположен в Пекине и подведомственен Министерству иностранных дел Китая [29].

Говоря о подходах к сотрудничеству с Китаем со стороны различных стран ЕС, стоит выделить несколько основных паттернов: привлечение китайских инвестиций в рамках инициативы через различные механизмы, многосторонние форумы и меморандумы о взаимопонимании; осторожные попытки двустороннего партнерства; стремление консолидировать позиции государств-членов касательно взаимодействия с Китаем и двигаться по пути формирования единой политики ЕС в отношении КНР. К первому паттерну можно отнести страны Восточной и Южной Европы. Так, в марте 2019 г. Италия и КНР подписали меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству в рамках инициативы “Один пояс – один путь” [30]. Согласно ему, Италия и Китай расширяют и углубляют двустороннее сотрудничество в сферах, наиболее приоритетных для проекта: транспортная инфраструктура, авиация, телекоммуникация, возобновляемая энергетика. Одним из главных инструментов финансирования совместных проектов должен стать Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. Стороны также планируют развивать инвестиционное сотрудничество в отношении проектов “Пояса и пути” в третьих странах. Важно подчеркнуть, что приоритетное значение для координации взаимодействия отводится двусторонним механизмам, например, диалогу на министерском уровне по отраслевому принципу.

Помимо Италии, аналогичные меморандумы с Китаем о взаимопонимании подписали Греция, Португалия, Латвия, Хорватия и Болгария. Это противоречит позиции властей ЕС и некоторых стран, которые ратуют за общеевропейскую политику в отношении Китая и опасаются новых размежеваний в ЕС. Однако подписавшие меморандумы страны уже продолжительное время переживают финансовые трудности и спады в экономическом развитии и отчасти поэтому рассматривают китайские инвестиции как возможность придать новый импульс национальной экономике, а также, используя свою портовую инфраструктуру (все они имеют выход к морю), получить бóльшие выгоды от торговых путей, выстраивание которых намечено КНР в рамках инициативы “Пояса и пути”.

Особый интерес Китая в странах Вишеградской группы (неформальному объединению четырех восточноевропейских государств: Польши, Чехии, Словакии и Венгрии) может быть вызван тем, что эти страны активно продвигают свои интересы в ЕС и стараются проводить относительно самостоятельную политику в рамках европейского регионального интеграционного объединения. Сотрудничая с этими странами на двустороннем и многостороннем уровне, КНР стремится получить наибольшую выгоду, но тем самым содействует вольно или невольно фрагментации в ЕС.

Осторожную политику ведет Франция. Активное вовлечение Франции в китайскую инициативу началось с местного уровня, символом чего стало прибытие первого поезда из Уханя во французский Лион в 2016 г. Интерес к инициативе “Пояса и пути” проявили частные компании, например, *CMA CGM LOG* (логистическое подразделение *CMA CGM Group*), которое стремится стать главным игроком на рынке логистики между Францией и Китаем в рамках инициативы “Пояса и пути”.

В 2015 г. китайский премьер-министр Ли Кэцян заявил о необходимости развивать сотрудничество между КНР и Францией, после чего в 2016 г. по результатам франко-китайского диалога на высшем уровне по финансам и экономике был создан общий фонд (в размере 300 млн евро) и комитет для координации сотрудничества и проектов в третьих странах. Подобный механизм призван обеспечить поддержку фирмам ЕС, участвующим в проектах инициативы “Один пояс, один путь”, наладить взаимодействие с китайскими компаниями и институтами [31].

Важным событием в процессе развития отношений Франции и Китая в области инвестиций стал визит Си Цзиньпина во Францию 25–26 марта 2019 г., в рамках которого обсуждались перспективы сотрудничества и был заключен ряд крупных сделок [32]. Среди них контракты на поставку более 300 самолетов *Airbus* на сумму более 33 млрд евро; контракт на строительство ветрогенераторов на побережье КНР; соглашение между компаниями *France's Fives* и *China National Building Materials Group* стоимостью 1 млрд евро о развитии технологий по энергосбережению в развивающихся странах; контракт между *Shipping line CMA CGM* и *China State Shipbuilding Corporation* на строительство десяти грузовых кораблей, работающих на сжиженном газе.

Реакция властных кругов Франции все еще остается неоднозначной. С одной стороны, центральное правительство Франции выражает обеспокоенность тем, что большинство проектов, финансируемых в рамках “Одного пояса – одного пути” уходят китайским компаниям, что не выглядит как взаимовыгодное и открытое сотрудничество, которое пропагандирует китайская сторона. Во Франции опасаются, что страна может попасть в так называемую “долговую ловушку”, которая произошла в свое время с Шри-Ланкой<sup>3</sup> [33]. Поэтому Франция подчеркивает необходимость соблюдения международных правовых режимов и стандартов в области финансов, например, «Руководящие принципы операционной деятельности для устойчивости финансовой системы “Группы двадцати”» (*G20 Operational Guidelines for Sustainable*

<sup>3</sup> В декабре 2017 г., когда не смогла выплатить долг в размере 8 млрд долл. США, Шри-Ланка после долгих переговоров с Пекином согласилась предоставить порт Хамбантота. Порт был передан в долгосрочную аренду на 99 лет. Несмотря на передачу порта, долг Шри-Ланки увеличился до 13 млрд долл. США из-за высоких процентных ставок по займам.

*Financing*<sup>4</sup>), одобренных в 2017 г. [34]. Президент Макрон активно поддерживает идею формирования единой для всех стран ЕС политики по сотрудничеству в рамках инициативы “Пояса и пути”. С другой стороны, Франция расширяет и углубляет двустороннее сотрудничество с КНР, создает совместные инвестиционные фонды и подписывает контракты с китайскими компаниями. И все же, с учетом своих опасений, Франция выстраивает сотрудничество от проекта к проекту, не подписывая комплексных соглашений в широких сферах сотрудничества.

В качестве последовательного сторонника формирования единой политики ЕС в отношении инициативы “Пояс и путь” выступает ФРГ. Несмотря на то, что на первых порах Германия оценивала потенциал “Пояса и пути” очень высоко, даже помогла Китаю учредить Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, активно развивала грузовое железнодорожное сообщение с Китаем<sup>5</sup> и т.д., после 2016 г. она начала пересматривать свою политику по отношению к китайской инициативе. К переменам Германию подтолкнули масштабные покупки Китаем немецких компаний и вывоз технологий из Германии, а также планируемые Китаем маршруты через Южную и Восточную Европу, которые могут стать вызовом для существующих в Германии транспортных магистралей. Например, порт Пиреус – греческий контейнерный и пассажирский морской порт, расположенный в 10 километрах от Афин, контрольный пакет акций которого был приобретен китайской компанией, будет конкурировать за грузооборот с Гамбургом, первым по величине портом Германии, одними из крупнейших морских ворот Европы и самым густонаселенным нестоличным городом в Евросоюзе.

Германия также озабочена усилением Китая на Балканах и в Восточной Европе и активным его проникновением в транспортную инфраструктуру Евросоюза. Поэтому страна начала активно продвигать идею общеевропейской стратегии по отношению к сотрудничеству с Китаем в рамках инициативы “Один пояс – один путь”. Выступая на саммите КНР–ЕС 9 апреля 2019 г., министр экономики Германии, Питер Алтмайер подчеркнул, что страны Европейского союза должны подписать меморандум о взаимопонимании с Китаем по сотрудничеству в рамках инициативы “Один пояс – один путь” как единый блок, чтобы получить максимум выгод.

### МОДЕЛИ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ В РАМКАХ ИНИЦИАТИВЫ “ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ”

Можно обобщить некоторые модели инвестирования КНР в рамках инициативы “Пояса и пути”. Первая модель – совместный консорциум с компанией из ЕС. Такая модель не самая распространенная. В качестве примера можно привести попытку консорциума *Manchester Airports Group (MAG)* и *Beijing Construction Engineering Group (BCEG)*<sup>6</sup> выиграть летом 2019 г. тендер на управление столичным аэропортом Болгарии (г. София) и его развитие в течение 35 лет. Одним из условий тендера было строительство нового пассажирского терминала, стоимостью более 600 млн евро, однако руководство аэропорта приняло решение отдать концессию немецкому консорциуму *Munich Airport GmbH* [35].

Вторая модель – выкуп контрольных пакетов акций или значительной доли инфраструктурных объектов и транспортно-логистических компаний. Подобные операции в основном проводят крупные или государственные компании. Таким путем

<sup>4</sup> *G-20 Operational Guidelines for Sustainable Financing* – документ, принятый странами “Группы двадцати” и реализуемый с помощью Всемирного Банка и МВФ. В рамках документа разработаны критерии оценки кредитоспособности стран, нормы по обеспечению национального долга и стабильности выплат по нему. Рекомендации документа направлены на то, чтобы, с одной стороны, заемщики не увеличивали свой долг, не подкрепляя его необходимыми ресурсами, с другой, – чтобы кредиторы могли получить максимально полную информацию о своих заемщиках и более точно просчитать свои риски.

<sup>5</sup> Были открыты маршруты из Китая до шести немецких городов, по ним в 2015 г. прошли более 400 грузовых поездов между Германией и Китаем, которые перевезли более 30 тыс. контейнеров за год; был разработан план сотрудничества между *China Railway Group* и *Siemens* по разработке новых технологий для коммуникации на железнодорожных маршрутах и новых моделей подвижных железнодорожных составов.

<sup>6</sup> Консорциум *MAG* и *BCEG* сотрудничают с 2013 г. и специализируются на строительстве аэропортов и гостиничной инфраструктуры.

китайские игроки формируют межрегиональную транспортную систему, с большой долей собственного участия, что позволяет привлечь к дальнейшим операциям других представителей китайского бизнеса. Наиболее иллюстративным примером данной модели является выкуп Пирейского порта китайской компанией *China Ocean Shipping Company (COSCO)*. Оператором порта является компания *Piraeus Port Authority*, крупнейшие акционеры которой *COSCO*, обладающая 51% акций, и *Hellenic Republic Asset Development Fund*, которому принадлежат 23% акций.

В ноябре 2019 г. компания *COSCO* и Министерство транспортной и островной политики Греции подписали меморандум о взаимопонимании о реализации плана развития Пирейского порта [36]. План развития содержит проекты по развитию инфраструктуры порта общей стоимостью 600 млн евро. Для реализации данного плана Европейский инвестиционный банк и *Export-Import Bank of China (EIBC)* обменялись соглашением о финансовых гарантиях для проектов в порте Пиреус.

В ноябре 2019 г. было подписано соглашение между *OceanRail Logistics S.A.*, дочерней компанией *Cosco Shipping Europe*, и *Piraeus Europe Asia Rail Logistics S.A. (PEARL)*, о покупке 60% акций. Компания *OceanRail Logistics* специализируется на интермодальных перевозках по морю и железным дорогам. Теперь она будет оператором Китайско-европейской экспресс-линии земля–море (*The China-Europe Land-Sea Express Line*), которая проходит от Пирейского порта до Чехии, Австрии, Польши и Словакии.

Третья модель – крупный заем от китайских банков компаниям или странам для реализации проекта с последующим привлечением китайских подрядчиков. Это может стать “долговой ловушкой”, куда попала Черногория и ряд других стран. Возможно, с помощью такого подхода КНР будет наращивать свое влияние и на соседние страны, чтобы заполучить новые проекты. Но такая модель вызывает опасения и критику большинства стран. И она тем более не применима к достаточно крупным игрокам.

В контексте данной модели стоит привести проект автотрассы между Белградом и Баром, реализуемый правительством Черногории. В 2015 г. китайский Эксимбанк (*Export-Import Bank of China*) предоставил заем [37] Черногории на завершение строительства в размере 800 млн евро. По условия займа Черногория должна была выплачивать долг в течение 20 лет с процентной ставкой в 2% годовых, начало выплат было назначено на 2021 г. По оценкам МВФ, данный заем увеличил государственный долг Черногории на 20%, и теперь он составляет более 80% по отношению к ВВП страны. Предоставленной суммы хватило для того, чтобы *China Communication Construction Company (CCCC)* завершила строительство первой секции автотрассы. В марте 2018 г. *CCCC* подписала с Черногорией меморандум о взаимопонимании по строительству еще двух участков магистрали до границы с Сербией стоимостью 1.5 млрд евро. Займодателем для данного проекта также станет Эксимбанк Китая. В это же время *CCCC* подписала меморандум с Сербией по строительству секции автодороги на территории Сербии стоимостью 1.5 млрд евро [38].

Четвертая модель – это создание местных отделений компаний, которые будут предоставлять услуги в третьих странах или создавать там собственное производство. Наиболее репрезентативными примерами в данном случае стали: соглашение от 9 января 2018 г. между *Quechen Silicon Chemical Co* [39]<sup>7</sup> и руководством марсельского порта, крупнейшего в Средиземноморье, о создании с нуля нового производства компании *Quechen Silicon Chemical Co в районе порта* [40]; проведение к Марселю телекоммуникационного кабеля по морскому дну, соединяющего Пакистан, Восточную Африку и Европу (*PEACE – Pakistan and East Africa Connecting Europe*)<sup>8</sup>[41]; учреждение представительств китайских транспортных компаний в Евросоюзе

<sup>7</sup> Китайская компания *Quechen Silicon Chemical Co* является третьей крупнейшей компанией, производящей материалы для автомобильных шин по высоким экологическим стандартам и силикат натрия, который используется в металлургии и строительстве.

<sup>8</sup> Кабель прокладывает консорциум *PEACE Cable International network*, дочерняя компания *Hengtong Group*. *PEACE Cable* сотрудничает с *PCCW Global, Orange, Huawei Marine* и другими телекоммуникационными компаниями Европы, Африки и Китая.

(например, *COSCO Logistics Co.*, *Yuxinou (Chongqing) Logistics Co.*, *China Railway Corporation*), в том числе через китайско-европейский комитет по координации железнодорожного сообщения<sup>9</sup>.

Пятая модель – инвестиции на уровне муниципальных или провинциальных властей и заем от международной организации под гарантии центрального правительства. В качестве примера можно привести два проекта на территории Китая: региональный логистический хаб в Ланьчжоу и логистический центр на реке Янцзы в районе Трех ущелий.

**Таблица 1. Финансирование китайских проектов (долл. США)**

Региональный логистический хаб в Ланьчжоу	Логистический центр на Трех ущельях р. Янцзы
355 млн в качестве займа предоставил Новый банк развития БРИКС	200 млн предоставит Международный банк реконструкции и развития в качестве займа
195 млн вложит администрация нового района г. Ланьчжоу (LNA – Lanzhou New Area)	246 млн вложит муниципальное правительство городского округа Ичан (провинция Хубэй)

**Источник:** составлено автором на основании данных Всемирного банка [42] и Нового банка развития БРИКС [43].

В основном инвестирование осуществляют крупные государственные компании или государственные банки Китая с целью получить в управление или собственность транспортные объекты, которые станут основой для будущей торгово-промышленной сети. Международные компании и компании из ЕС получают доступ и возможности использовать такую сеть в своих интересах. ЕС стремится развивать собственную инфраструктуру, и проекты “Одного пояса – одного пути” не пытаются конкурировать с ними, а наоборот, максимально используют синергию между ними. Многие проекты расширяют и усовершенствуют уже имеющуюся инфраструктуру, чтобы обеспечить растущий спрос на транспортные услуги в рамках инициативы Китая. Развитие идет не только в количественном измерении (увеличение объема грузооборота, проходящего через транспортные объекты), но и в качественном (развитие новых мультимодальных транспортных цепочек, создание электронных систем для координации транспортных потоков и т.д.).

## ПЕРСПЕКТИВЫ ИНВЕСТИЦИОННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

В современных условиях стоит выделить несколько ключевых факторов, которые повлияют на сотрудничество в сфере прямых иностранных инвестиций между Китаем и ЕС: пандемия и восстановление экономик после коронакризиса; будущее инвестиционное соглашение между ЕС и КНР; разногласия в сфере технологического развития между ЕС и КНР.

С учетом вышеописанных факторов, можно предположить следующие тенденции в двусторонних инвестиционных отношениях. С одной стороны, для ускорения выхода из коронакризиса экономикам необходим приток новых инвестиций. С другой стороны, в период кризиса перед некоторыми предприятиями и компаниями возникает угроза поглощений инвесторами с различными целями, в том числе для трансфера технологий. Поэтому для защиты национальных и коллективных интересов государства – члены ЕС вводят новые регулятивные стандарты, механизмы оценки и контроля ПИИ. В рамках договоренностей по будущему всеобъемлющему инвестиционному соглашению между ЕС и КНР были достигнуты соглашения о процедурах, ужесточающих мониторинг над сделками, которые потенциально могут привести к вынужденному трансферу технологий. Это повлияет на возможности китайских инвесторов на рынке ЕС и

<sup>9</sup> Китайско-европейский комитет по координации железнодорожного сообщения (中欧班列运输协调委员会) основан рядом крупных компаний под руководством *China Railway Corporation*, крупной государственной компанией по железнодорожным перевозкам. Для стимулирования железнодорожных перевозок в Китай комитет по координации создал 66 представительств в 16 странах, которые предоставляют транспортные и экспедиторские услуги и помогают получить субсидию для отправки грузов в Китай.

выбор ими модели инвестирования. Можно предположить, что модель приобретения контрольных пакетов акций будет уже невозможна для китайских инвесторов, также будет значительно ограничены проекты с участием крупных китайских госбанков, которые часто передают проекты китайским подрядчикам. Более распространёнными станут совместные консорциумы, так как они позволят инвесторам из ЕС обеспечить безопасность интересов своих компаний, а китайским – предоставить более свободный доступ на рынок, не вынуждая их проходить через процедуры оценки и контроля.

Рассматривая перспективы государств – членов ЕС на страновом уровне, можно предположить, что инвестиционные потоки также претерпят изменения. Китай будет становиться импортером инвестиций, чему поспособствуют инвестиционное соглашение с ЕС, либерализация инвестиционного законодательства и, фактически, пересмотр экономической модели развития. С 1 января 2021 г. в Китае начнет действовать новое законодательство, регулирующее прямые иностранные инвестиции, значительно расширяющее возможности и доступные отрасли для иностранных инвесторов. Всеобъемлющее соглашение тоже должно расширить доступ для инвесторов из ЕС в ранее закрытые условия, снять ряд квалификационных требований, таких как обязательная совместная компания с отечественными игроками для работы на китайском рынке, разрешенная доля для иностранных инвесторов в китайские компании и многие другие. Китай будет выстраивать экономическую модель на основе концепции “двойной циркуляции”, которая провозглашает две основы дальнейшего экономического роста – развитие внутреннего рынка и международной торговли. В связи с этим Китай заинтересован в притоке инвестиций в свою экономику. Для Европейского союза китайский рынок также станет перспективным направлением, особенно те отрасли, которые ранее были закрыты для инвесторов, например, облачные вычисления, биотехнологии и некоторые другие. С одной стороны, инвесторы из ЕС смогут получать значительные прибыли на растущем китайском рынке, с другой, объединиться с китайскими компаниями для разработок новых технологий в открывшихся отраслях экономики Китая и не потерять конкурентные преимущества в технологическом развитии.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

1. *Mapping the Belt and Road Initiative: This is Where We Stand*. Mercator institute for China Studies. Available at: <https://www.merics.org/en/bri-tracker/mapping-the-belt-and-road-initiative> (accessed 14.12.2019).
2. *A Study of ICT Connectivity for the Belt and Road Initiative (BRI): Enhancing the Collaboration in China-Central Asia Corridor*. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UN ESCAP). Available at: <https://www.unescap.org/sites/default/files/A%20study%20of%20ICT%20connectivity%20for%20the%20BRI%20Enhancing%20the%20collaboration%20in%20China-Central%20Asia%20Corridor.pdf> (accessed 14.12.2019).
3. 习近平提战略构想：“一带一路”打开“筑梦空间”。中国经济网。 [Xi Jinping Mentions Strategic Vision: Belt and Road Initiative Opens “Dream Space”. *China Economy*. (In Chin.)] Available at: <http://politics.people.com.cn/n/2014/0811/c1001-25439028.html> (accessed 15.12.2019).
4. 习近平主席在“一带一路”国际合作高峰论坛上的系列重要讲话 [Xi Jinping Speech on Belt and Road Forum on International Cooperation (In Chin.)]. The Belt and Road Portal. Available at: <https://web.archive.org/web/20170922132212/https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/xgcdn/13853.htm> (accessed 17.12.2019).
5. Joint Communique of the Leaders. Roundtable of the 2nd Belt and Road Forum for International Cooperation. *Belt & Road News*, 28.04.2019. Available at: <https://www.beltandroad.news/2019/04/28/joint-communiqué-of-the-leaders/> (accessed 18.12.2019).
6. *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk*. Belt and Road Portal. 30.03.2015. Available at: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/qwfb/1084.htm> (accessed 18.12.2019).
7. *Asian Infrastructure Investment Bank Articles of Agreement*. Asian Infrastructure Investment Bank. 29.06.2015. Available at: <https://www.aiib.org/en/about-aiib/basic-documents/download/articles-of-agreement/basic-document-english-bank-articles-of-agreement.pdf> (accessed 20.12.2019).
8. *The Fund Profile*. Silk Road Fund. Available at: <http://www.silkroadfund.com.cn/cnweb/19854/19858/index.html> (accessed 20.12.2019).
9. Pazarbasioglu C. *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. The World Bank. Available at: <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors> (accessed 29.11.2019).
10. Akhtar S. China: Belt and Road Initiative. *South Asia Journal*, 20.03.2017. Available at: <http://southasiajournal.net/china-belt-and-road-initiative/> (accessed 29.11.2019).
11. *FDI outward stock, by region and economy, 1990–2019*. UNCTAD. Available at: <https://unctad.org/system/files/non-official-document/WIR2020Tab04.xlsx> (accessed 12.03.2020).

12. *Cross-Border Monitor on PRC-EU Direct Investments (4Q2019 and Full Year Update)*. 29.01.2020. The European Commission. Available at: [https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2020/march/tradoc\\_158660.pdf](https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2020/march/tradoc_158660.pdf) (accessed 20.10.2020).
13. *EU direct investment flows, breakdown by partner country and economic activity (BPM6)*. The EuroStat. Available at: <https://data.europa.eu/euodp/en/data/dataset/ZzFyRd37rAFhZy0MKFA> (accessed 20.10.2020).
14. Kratz A., Huotari M., Hanemann T., Arcesati R. *Chinese FDI in Europe: 2019 Update*. MERICS. 08.04.2020. Available at: <https://merics.org/en/report/chinese-fdi-europe-2019-update> (accessed 20.10.2020).
15. *Quarterly Selection of Articles*. Banque de France Bulletin, 2017. Banque de France. Available at: <https://publications.banque-france.fr/sites/default/files/medias/documents/quarterly-selection-of-articles-no-48.pdf> (accessed 13.03.2020).
16. *Chinese Investment in Europe A Country-Level Approach*. European Think-Tank Network on China (ETNC). December 2017. Available at: [https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/etnc\\_reports\\_2017\\_final\\_20dec2017.pdf](https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/etnc_reports_2017_final_20dec2017.pdf) (accessed 13.03.2020).
17. *Chinese FDI in the EU's Top 4 Economies*. *China Briefing*, 08.05.2019. Available at: <https://www.china-briefing.com/news/chinese-fdi-eu-top-4-economies/> (accessed 15.03.2020).
18. *Foreign Direct Investment Stock Statistics Special Statistical Publication*. Deutsche Bundesbank. 10.04.2018. Available at: <https://www.bundesbank.de/resource/blob/732826/c2e4fdb6ede528b70c99fdeb57560f40/mL/2018-foreign-direct-investment-stock-statistics-data.pdf> (accessed 13.03.2020).
19. *Chinese Investors in Germany*. PwC. 2015. Available at: <https://www.pwc.de/de/internationale-maerkte/german-business-groups/assets/chinese-investors-in-germany.pdf> (accessed 15.03.2020).
20. Sanfilippo M. *Chinese Investments in Italy: Facing Risks and Grasping Opportunities*. Istituto Affari Internazionali (IAI). 2014. Available at: <https://www.iai.it/sites/default/files/iaiw1419.pdf> (accessed 18.03.2020).
21. *Chinese FDI in the EU's Top 4 Economies*. *China Briefing*, 08.05.2019. Available at: <https://www.china-briefing.com/news/chinese-fdi-eu-top-4-economies/> (accessed 15.03.2020).
22. Kowalski B. *All Quiet on the Eastern Front: Chinese Investments in Central Europe Are Still Marginal*. Central European Institute of Asian Studies. 2019. Available at: <https://ceias.eu/all-quiet-on-the-eastern-front-chinese-investments-in-central-europe-are-still-marginal/> (accessed 20.03.2020).
23. *Comparative Analysis of the Approach towards China: V4+ and One Belt - One Road*. Central European Institute of Asian Studies. 2019. Available at: [https://ceias.eu/wp-content/uploads/2019/05/COMPARATIVE\\_ANALYSIS\\_full\\_05.pdf](https://ceias.eu/wp-content/uploads/2019/05/COMPARATIVE_ANALYSIS_full_05.pdf) (accessed 20.03.2020).
24. Matura T. *Chinese Investment in Hungary: Few Results but Great Expectations*. CHINFLUENCE, 14.02.2018. Available at: <https://www.chinfluence.eu/chinese-investment-hungary-results-great-expectations/> (accessed 20.03.2020).
25. *Joint Communication to the European Parliament and the Council: Elements for a New EU Strategy on China JOIN/2016/030 Final*. Publications Office of the EU, 2016. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=celex:52016JC0030> (accessed 23.03.2020).
26. *EU-China – A Strategic Outlook*. The European Commission. Available at: <https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf> (accessed 23.09.2020).
27. *Regulation (EU) 2019/452 of the European Parliament and of the Council of 19 March 2019 Establishing a Framework for the Screening of Foreign Direct Investments into the Union*. The European Parliament and the Council of the European Union. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0452&from=EN> (accessed 23.03.2020).
28. *Guidance to the Member States Concerning Foreign Direct Investment and Free Movement of Capital from Third Countries, and The Protection of Europe's Strategic Assets, Ahead of The Application of Regulation (EU) 2019/452 (FDI Screening Regulation)*. The European Commission. Available at: [https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2020/march/tradoc\\_158676.pdf](https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2020/march/tradoc_158676.pdf) (accessed 23.09.2020).
29. *Introduction of the Secretariat for Cooperation Between China and Central and Eastern European Countries*. Cooperation Between China and Central and Eastern European Countries. Available at: [http://www.china-ceec.org/eng/msc\\_1/mscjt1411097.htm](http://www.china-ceec.org/eng/msc_1/mscjt1411097.htm) (accessed 15.03.2020).
30. *Direct Investment by Counterpart Country (UPD: 20.12.2019)*. Banca D'Italia. Available at: <https://www.bancaditalia.it/statistiche/tematiche/rapporti-estero/investimenti-diretti/index.html?com.dotmarketing.htmlpage.language=1> (accessed 13.03.2020).
31. *Third-Country Cooperation in the China's Belt and Road Initiative*. Institute for Sustainable Development and International Relations (IDDRI). 19.07.2018. Available at: <https://www.iddri.org/en/publications-and-events/blog-post/third-country-cooperation-chinas-belt-and-road-initiative> (accessed 15.03.2020).
32. France, China Sign 15 Commercial Deals, Including with Airbus, EDF. *The Reuters*, 25.03.2019. Available at: <https://www.reuters.com/article/us-france-china-contracts-idUSKCN1R623Q> (accessed 15.03.2020).
33. Stanzel A. *China's BRI and Europe's Response*. American Institute for Contemporary German Studies (Johns Hopkins University). 17.01.2019. Available at: <https://www.aicgs.org/publication/chinas-bri-and-europes-response/> (accessed 13.04.2020).
34. *G20 Operational Guidelines for Sustainable Financing – Diagnostic Tool*. The IMF. Available at: <https://www.imf.org/external/np/g20/pdf/2019/111519.pdf> (accessed 25.09.2020).
35. *Sofia Airport: Bulgaria Appoints Meridiam/Munich Airport Consortium*. Centre for Aviation. 29.08.2019. Available at: <https://centreforaviation.com/analysis/reports/sofia-airport-bulgaria-appoints-meridiammunich-airport-consortium-484294> (accessed 15.04.2020).
36. COSCO SHIPPING Implemented the PPA Master Plan and Signed the €140 Million Loan Agreement for PPA Construction. *COSCO Shipping*. 15.11.2019. Available at: [http://en.coscoshipping.com/art/2019/11/15/art\\_6923\\_124989.html](http://en.coscoshipping.com/art/2019/11/15/art_6923_124989.html) (accessed 15.04.2020).
37. Montenegro at Crossroads with Expensive Chinese Motorway. *Global Construction Review*, 19.07.2018. Available at: <http://www.globalconstructionreview.com/news/montenegro-crossroads-expensive-chinese->

- [motorway/](#) (accessed 15.04.2020).
38. Serbia to Invest 1.5 bln Euro in Pozega-Boljare Motorway Project. *SeeNews*, 29.03.2018. Available at: <https://seenews.com/news/serbia-to-invest-15-bln-euro-in-pozega-boljare-motorway-project-606976> (accessed 15.04.2020).
  39. Marseille-FostoHostLargest 100%ChineseGreenfieldFactoryinFrance. *ThePortofMarseilleFos*, 09.01.2018 Available at: [https://www.investinprovence.com/sites/default/files/pressreleasequechen\\_010918.pdf](https://www.investinprovence.com/sites/default/files/pressreleasequechen_010918.pdf) (accessed 16.04.2020).
  40. Marseille-Provence Covets Chinese Investors. *Provence Promotion*. 08.11.2019. Available at: <https://www.investinprovence.com/en/news/marseille-provence-covets-chinese-investors> (accessed 18.04.2020).
  41. Three Gorges Modern Logistics Center Infrastructure Project. The World Bank. Available at: <https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/project-detail/P153473> (accessed 18.04.2020).
  42. Lanzhou Project Summary. New Development Bank. Available at: <https://www.ndb.int/wp-content/uploads/2019/07/Lanzhou-Project-Summary.pdf> (accessed 18.04.2020).

## **THE EUROPEAN UNION AND CHINA FOREIGN DIRECT INVESTMENT COOPERATION IN THE CONTEXT OF THE BELT AND ROAD INITIATIVE**

**(Analysis and Forecasting. IMEMO Journal, 2020, no. 4, pp. 76-93)**

**Received 05.10.2020.**

Daniil A. POTAPOV ([potapov.pengdan@imemo.ru](mailto:potapov.pengdan@imemo.ru)), ORCID: 0000-0003-2106-1008, Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations, Russian Academy of Sciences, 23, Profsoyuznaya Str., Moscow 117997, Russian Federation.

*The article analyses the foreign direct investment cooperation between the European Union and the People's Republic of China under the Belt and Road Initiative. The initiative is proposed by China and is aimed at developing cross-regional transport and logistics infrastructure connecting China with South-East, South and Central Asia, the Middle East, East Africa and Europe. The author examines the history of the initiative and its assessments by international organizations (e.g. the World Bank and the ESCAP UN) and investigates the structure and statistics of the EU-China investment relations, basing on the examples of the most important China's investment partners (including France, Italy, Germany and the Visegrad Group countries). The discrepancy between the conditions for the EU and the Chinese investors is highlighted. The author defines and characterizes the major models of the Belt and Road projects' development, which are used by China in cooperation with the EU Member States.*

*The EU investors in China face restrictions imposed by the national regulation of foreign investments. In particular, the external investors do not have access to the sectors crucially important for national interest and security (e.g. high-tech sectors and mass media). At the same time, Chinese investors' access to the EU financial markets is not limited, allowing them to become important shareholders in the EU companies and to transfer technologies. It raises concerns within national governments and the European Union itself. The national governments are establishing and adopting screening mechanisms for foreign direct investments and additional regulations to control important sectors and enterprises. At the same time, the EU Member States are developing a common view on the prospects and mechanisms of cooperation with China under the Belt and Road initiative.*

*The EU countries have not yet reached a consensus upon the Belt and Road initiative and the prospects of the EU participation in it, so the author focuses on the strategies of the examined countries. Germany is calling for a common position for all the EU member states and advocates for using the EU-based mechanisms and platforms for cooperation with China. Such demands are also connected with the promotion of a common EU investment screening mechanism in order to protect the Member States' interests and security. Italy is deepening its cooperation with China through bilateral mechanisms, mainly based on a memorandum of understanding with China on the Belt and Road initiative. France, on the one hand, shares the common interest with Germany regarding the need for the common EU policy towards the Chinese initiative, but on the other hand, the country is deploying new projects with China. The Visegrad Group states are forging their ties with China through bilateral and multilateral cooperation mechanisms and they are interested in the growth of Chinese investment inflows. This undermines the unanimity of policy towards China and the Belt and Road.*

**Keywords:** *China, the European Union, investment cooperation, the Belt and Road Initiative, foreign direct investments (FDI).*

*About the author:*

*Daniil A. POTAPOV, Senior Research Assistant, Sector of International Organizations and Global Political Governance, Department of International Political Problems.*

**DOI:** *10.20542/afj-2020-4-76-93*