

Teksts — Naglis Navakss, Verslo Žinios, Holgers Ronemā, Mari Esmā, Postimees,
Inese Liepiņa, Re:Baltica
Ilustrācija — Shutterstock

Kīna tēmē stratēģiski

Lai gan Ķīnas investīcijas Baltijas valstīs pagaidām ir salīdzinoši sīkas, **ķīnieši nolūkojuši vairākus stratēģiskus infrastruktūras objektus** — viņi vēlētos ieguldīt tajos, tomēr valdības nesteidz dot zaļo gaismu

PIRMS trim gadiem Tallinā jaunuzņēmumu konferences vakariņās somu uzņēmējs Pēters Vesterbaka (*Peter Vesterbacka*), viens no pasauleslavenās spēles *Angry Birds* veidotājiem, piegāja pie Igaunijas toreizējās ārlietu ministres Marinas Kaljurandas un, pamājot uz sava galdiņa pusi, sacīja: «Mēs tikko nolēmām būvēt tuneli.»

Tagad Vesterbaka apgalvo, ka ir vieņojies par potenciālo finansējumu 15 miljardu eiro apmērā un atradis trīs kompānijas, kuras ir gatavas uzbūvēt dzelzceļa tuneli, kas zem jūras savienotu Tallinu un Helsinkus.

Bet kur ir āķis? Gan nauda, gan būvnieki nāk no Ķīnas. Ķīnas investīcijas Baltijas valstīs līdz šim ir salīdzinoši sīkas. Taču šis

Pasaulē garāko dzelzceļa tuneli starp Helsinkiem un Tallinu plāno būvēt ķīnieši, bet nevēlas to savienot ar Rail Baltica

projekts kopā ar vēl dažiem lieliem infrastruktūras projektiem, kurus nolūkojuši ķīnieši, varētu kļūt par lielāko Ķīnas ieguldījumu Ziemeļeiropā. Un tieši tāpēc ir liels jautājums, vai šo projektu izdosies īstenot – Eiropas Savienība ir sākusi pārbaudīt ārvalstu tiešās investīcijas, lai aizsargātu savu drošību un stratēģiskās intereses.

AUGSTA LĪMĒŅA LOBĒTĀJI

Attīstītājs *Finest Bay Area Development* piedāvā izbūvēt aptuveni 100 kilometrus garu dzelzceļa tuneli Somijas līcī līdz 2024. gada beigām. Tas būtu pasaulē garākais dzelzceļa tunelis. Igaunijas valdība gan ir skeptiska par šiem ambiciozajiem plāniem. «Mums nav informācijas, lai varētu pieņemt lēmumu, vai šo plānu teorētiski var īstenot. Taču ir skaidrs, ka to nevar izdarīt līdz 2024. gadam,» komentē Igaunijas valsts pārvaldes



ministrs Jāks Ābs. Laika grafiks nav reāls un neatbilst likumiem, ministrs norādījis jūlija beigās *Finest Bay Area Development* adresētajā vēstulē.

Ābs arī apšaubā attīstītāja prognozes, ka šajā dzelzceļa savienojumā ik gadu tiks pārvadāts 51 miljons pasažieru un 22 miljoni tonnu kravas – tas būtu attiecīgi gandrīz sešas un četras reizes vairāk nekā šobrīd pārvadātie pasažieri un kravas starp Igaunijas un Somijas galvaspilsētām.

Vēl viena problēma ir tā, ka *Finest Bay Area Development* ignorē valdības prasību, lai tuneļa infrastruktūra būtu savienota ar jaunbūvējamo *Rail Baltica* līniju – tādējādi pasažieri un kravas varētu ceļot no Helsinkiem līdz Berlīnei, nemainot vilcienus. Pēc attīstītāja pašreizējiem plāniem tuneļa dzelzceļš beigsies Tallinas lidostas tuvumā, aptuveni 30–60 metrus pazemē.

Tomēr visbūtiskākie jautājumi, uz kuriem Igaunija meklē atbildes, saistīti ar drošību. Kas notiks, ja attīstītājs nepabeigs celtniecību? Vai pārdos tuneli kādai trešajai pusei? Vai tunelis var kļūt par sviru, ko īpašnieks un pārvaldītājs var izmantot pret Igauniju un Somiju? Attīstītājs nav sniedzis atbildes, kas mazinātu valdības bažas.

Finest Bay Area Development partneri šajā projektā ir Ķīnas un pasaules lielākās kompānijas. Jūnijā attīstītājs parakstījis nodomu protokolu par zemūdens dzelzceļa tuneļa būvniecību ar uzņēmumiem *Touchstone Capital Partners*, *GAMA Holdings*, *China Railway International Group* un *China Railway Engineering Company*. *Touchstone* ir investīciju fonds, kas dažādos ar Ķīnas investoriem saistītos projektos ieguldījis aptuveni 100 miljardus ASV dolāru un ir gatavs finansēt šo projektu.

Savukārt abas dzelzceļa kompānijas, kas būtu atbildīgas par būvniecību, ir daļa no Ķīnas valdībai piederošā *China Railway Group Limited*.

Lai gan Igaunijas valdība vēl nelec Vesterbakas ķīniešu vilcienā, attīstītājs nav zaudējis cerības. «Viss, ko mēs šobrīd vēlamies, ir sākt plānošanas procesu. Es neticu, ka Igaunijas valdība nolems, ka negrib tuneli,» komentē *Finest Bay Area Development* pārstāvošā advokātu biroja *Sorainen* partneris Pauls Kinnaps (*Paul Kinnapp*).

Lai šāda mēroga projekts uzņemtu apgrīzienus, attīstītājs vēlējas par uzņēmuma padomes locekli noalgot Igaunijas bijušo premjeru Tāvi Reivasu. Viens no Igaunijas lielākajiem lietpratējiem Ķīnas jautājumos Leslijs Leino norāda, ka šī ir labi zināma ķīniešu taktika, kuru gan ir biedējoši redzēt darbībā arī Igaunijā. ▶

«Ķīnieši savos lielajos investīciju projektos vienmēr algo vietējo ar labiem sakariem. Viņiem vajag kādu, kurš var piezvanīt lēmumu pieņēmējiem uz mobilo telefonu,» raksturo Leslijs Leino. «Mums jāapzinās, ka visi šādi kontakti galu galā ved pie Ķīnas Komunistiskās partijas,» viņš turpina.

Reivass ir publiski atbalstījis projektu un labi pazīst Vesterbaku, tomēr noliedza, ka būtu saņēmis šādu piedāvājumu. «Nav bijis konkrēta piedāvājuma, uz kuru atbildēt ar «jā» vai «nē». Ir bijušas diskusijas, kā nodrošināt, lai tuneli patiešām īstenotu. Šobrīd nav nekādas formālas saiknes, un neesmu pārliecināts, vai tādas kādreiz būs,» viņš sacīja.

INTERESĒ OSTAS

Infrastruktūras būvniecība, savienojot Ķīnu ar Āziju, Eiropu un Āfriku, ir pamatā Ķīnas ambiciozajam plānam *Josla un ceļš (Belt and Road Initiative, BRI)*, par kuru tā paziņo-

Par Ķīnas kravu piesaisti sacenšas gandrīz visas reģiona ostas. Sacensība par to, kurš piesaistīs vairāk kravas vagonu no Ķīnas, brīžiem izskatās komiska

ja 2013. gadā. Vairāk nekā 130 valstu ir rakstījušas vienošanās vai izteikušas interesi par dalību šajā iniciatīvā. Pasaules Banka lēš, ka projekta ietvaros plānoto dzelzceļu, ceļu, ostu un citu projektu būvniecībā tiks ieguldīti ap 575 miljardiem dolāru. Daži speciālisti gan norāda, ka šis projekts ir satraucošs turpinājums Ķīnas pieaugošajai varai. Lai popularizētu šo ideju un radītu pamatu investīcijām, Ķīna izveidojusi arī īpašu sadarbības formu Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīm – 17 + 1.

Ja jaunais tunelis starp Helsinkiem un Tallinu tiks izbūvēts, tas veidos daļu no *BRI*. Tajā varētu iekļauties arī Baltijas ostas, kuras interesē ķīniešus.

Bijušais eiropkomisārs un Igaunijas premjerministrs Andruss Ansips, kurš šo

ĶĪNAS TIEŠĀS ĀRVALSTU INVESTĪCIJAS BALTIJĀ

IGAUNIJA

36 MILJONI EIRO



0,16% NO VISĀM ĀRVALSTU TIEŠAJĀM INVESTĪCIJĀM

LATVIJA

59 MILJONI EIRO



0,39% NO VISĀM ĀRVALSTU TIEŠAJĀM INVESTĪCIJĀM

LIETUVA

9,52 MILJONI EIRO



0,06% NO VISĀM ĀRVALSTU TIEŠAJĀM INVESTĪCIJĀM

DATI: NACIONĀLĀS BANKAS, 2018

amatu ieņēma no 2005. līdz 2014. gadam, pieredzēja ļoti spēcīgu Ķīnas interesi par Igaunijas ostām. Ansips nepielāva darījumu ar valstij piederošo Tallinas ostu, taču iemesls neesot bijuši drošības apsvērumi. «Es neredzēju nekādu biznesa perspektīvu,» viņš komentē.

Ķīnas investīcijas gan sola ne tikai infrastruktūras attīstību, bet arī kravu piesaisti, jo ķīniešu kompānijas tās novirza caur ostām, kuras paši uzbūvējuši vai pārvalda. Galvenais spēlētājs šajā nozarē ir viena no pasaules lielākajām konteineru pārvadājumu kompānijām *China Merchants Group (CMG)*.

Baltijas ostas par Ķīnas kravu un investīciju piesaisti sacenšas ar Baltkrieviju, kur *CMG* kopā ar Baltkrievijas valdību (kā mazākuma akcionāru kopuzņēmumā) attīsta industriālo parku *Lielais akmens (The Great Stone)*.

«Ir maz ticams, ka Klaipēdas osta varētu kļūt par nopietnu daļu no Jaunā zīda ceļa,» uzskata Klaipēdas ostas pārstāvis Artūrs Drungils. Taču caur Klaipēdas ostu vajadzētu plūst kravām uz un no *Lielā akmens*. Šobrīd tas jau daļēji notiek – industriālā parka būvniecībai paredzētie celtniecības materiāli Baltkrievijā nonāk caur Klaipēdu.

Par Ķīnas kravu piesaisti sacenšas gandrīz visas reģiona ostas – Gdaņska Polijā, Mūga Igaunijā, kā arī Latvijas ostas. Sacensība par to, kurš piesaistīs vairāk kravas vagonu no Ķīnas, brīžiem izskatās komiska.

Attiecību veidošanā ar Ķīnu Lietuva ir bijusi visneatlaidīgākā. Tur runas par Jauno zīda ceļu sākās 2010. gadā. 2011. gada beigās Lietuvā ieradās pirmie kravas vilcieni no Ķīnas, bet 2012. gadā vietējais biznesa laikraksts norādīja uz būtisku Ķīnas biznesa delegāciju vīzišu pieaugumu. Sākās sarunas par kopuzņēmuma veidošanu, taču beigu galā tas netika nodibināts. 2013. gadā prezidente Daļa Grībauskaitē satikās ar Tībetas garīgo līderi dalailamu, un rezultātā Lietuvas un Ķīnas attiecībās iestājās atsalums, kas ilga gandrīz divus gadus. Tikai 2015. gadā pēc neatlaidīgiem valdības centieniem Klaipēdas osta, Kauņas Brīvā ekonomiskā zona un Lietuvas dzelzceļa kompānija parakstīja nodomu vēstules ar *CMG* par sadarbību loģistikas attīstībā. Gadu vēlāk *CMG* paziņoja, ka izvēlējies Lietuvu par bāzi attīstībai Centrāleiropā un Austrumeiropā, kas gan realitātē neko daudz nav nozīmējis.

Tomēr Klaipēdas Brīvās ekonomikas zonas operators cer uz to, ka Ķīnas milži neceļo vieni. Drīz pēc nodomu vēstules parakstīšanas finanšu tehnoloģiju uzņēmums *International Business Settlement (Globebill)* paziņoja par plāniem savu Eiropas galveno mītni veidot tieši Viļņā. Uzņēmums, kura mērķis ir vienārstot pārrobežu maksājumu starp Ķīnu un ES, toreiz ziņoja, ka Lietuvas filiālē plāno ieguldīt trīs miljonus eiro. «Pēc tam, kad ķīnieši ir spēruši kāju ostā, viņi iegulda līdzekļus arī pilsētā un brīvajā ekonomiskajā zonā. Tā ir viņu ierastā koncepcija visā pasaulē,» skaidro Klaipēdas Brīvās ekonomiskās zonas vadītājs Eimants Kiudulis. Pērn identificēti pieci potenciāli investīciju projekti, taču pagaidām taustāmu rezultātu nav.

DAŽAS ĶĪNIEŠU INVESTĪCIJAS

IGAUNIJA

Guangzhou Hangxin Aviation Technology 2018. gadā par 43 miljoniem eiro iegādājās uzņēmumu *Magnetic MRO*, kas nodarbojas ar **lidmašīnu apkopi** un ieguva Igaunijas *Gada kompānijas* titulu.

Didi Chuxing, Ķīnas kopbraukšanas pakalpojumu milzis, ieguldīja astonciparu dolāru summu Igaunijas kopbraukšanas lietotnē *Taxify* 2017. gadā un piedalījās arī nākamajā finansēšanas posmā gadu vēlāk. **Taxify patiesie labuma guvēji** ir ne tikai uzņēmuma dibinātāji Martins un Markus Villigi, bet arī *Didi Chuxing* dibinātājs Čens Vei un Ķīnas kompānijas prezidents Liu Cjins.

Dalian Wanda Group, kuras dibinātājs ir viens no Ķīnas bagātākajiem uzņēmējiem Vans Džanliņš, 2017. gadā iegādājās *Nordic Cinema Group*. 865 miljonus eiro vērtā darījumā tika

pārdota arī uzņēmuma Baltijas filiāle, kas **pārvalda Forum Cinemas kinoteātrus** visās trijās valstīs.

Igaunijas nacionālā pasta kompānija *Omniva* 2015. gadā izveidoja kopuzņēmumu *Post11* ar vienu no Ķīnas vadošajiem **kurjerpasta** uzņēmumiem *SF Express*. Kopuzņēmums galvenokārt nodarbojas ar Ķīnas internetveikalos iegādāto preču piegādi Eiropā.

CITIC Telecom CPC, telekomunikāciju uzņēmums, kas pieder vienai no vadošajām Ķīnas valstij piederošajām ieguldījumu kompānijām, 2017. gadā iegādājās Amsterdamā bāzēto telekomunikāciju pakalpojumu sniedzēju *Linx Telecommunication B.V.* Tādējādi *CITIC* kļuva par īpašnieku *Linx* Igaunijas meitasuzņēmumam, kas nodarbojas ar **zemūdens interneta kabeļu savienojumu** izveidi starp Igauniju, Zviedriju un Somiju.

LATVIJA

Ķīnas uzņēmēji 2017. gadā iegādājās Latvijas **kosmētikas ražotāju** *Stenders* ar Kaimanu salās reģistrētās kompānijas *CICC Ehealthcare Investment Fund* starpniecību.

Ķīnas pilsonim Huanam Džjanhua pieder gandrīz 40% daļu **sabiedriskās domas izpētes uzņēmumā** *Factum Interactive*.

MGI, ģenētikas izpētes kompānija, netālu no Rīgas lidostas būvē **«dzīvības zinātņu un tehnoloģiju» parku**.

LIETUVA

Ķīnas valstij piederošais *North China Power Engineering* 2013. gadā iegādājās akciju kontrolpaketi uzņēmumā *Elektros tīnklų institutas*, kas ir viens no lielākajiem **elektrības inženieruzņēmumiem** Lietuvā.

Jiangsu Linyang Electronics 2015. gadā iegādājās 15% kapitāldaļu uzņēmumā *Elgama-elektronika*, kas ražo **elektrības skaitītājus**. Nākamo divu gadu laikā Ķīnas kompānija palielināja līdzdalību uzņēmumā līdz 66,7%.

International Business Settlement Lithuania (Globebill), Ķīnas lielākajai konteineru kompānijai daļēji piederošs jaunuzņēmums, kas nodarbojas ar **maksājumu veikšanu**, 2015. gadā Viņā izveidoja savu Eiropas biroju

China Binary New Fintech Group 2019. gada augustā Lietuvā reģistrēja **meitasuzņēmumu** *Goopal Pay*, kura pamatkapitāls ir nepilns miljons eiro.

Vēl gan gaidāma sacensība par to, kurš iegūs tiesības īstenot iekārojamāko objektu – Klaipēdas ostas paplašināšanu. Ostas pārvaldei un pašvaldībai bija nepieciešami četri gadi, lai vienotos par 800 miljonu eiro vērtu ostas paplašināšanas plānu. Šovasar tas iesniegts valdībai apstiprināšanai. Jaunais Lietuvas prezidents Gitans Nausēda vizītes laikā Klaipēdā žurnālistiem gan sacīja, ka ostas paplašināšanu nevajadzētu sasteigt un potenciālās investīcijas no Ķīnas būtu rūpīgi jāapsver, jo tās var apdraudēt valsts drošību.

Tirgus dalībnieki uzskata, ka Klaipēdas ostas paplašināšanas projektu, visticamāk, īstenoš, izsludinot starptautisku konkursu par koncesiju – ostas nodošanu apsaimniekošanā, saglabājot infrastruktūras īpašumtiesības valsts kontrolē.

Īpašumtiesības ir arī Latvijas ostu sarkanā līnijā, un tādēļ vērā ņemamu Ķīnas ieguldījumu Latvijas tranzīta biznesā nav.

Ostas, *Rail Baltica* un tūrisms ir trīs jomas, kurās Ķīna ir ieinteresēta sadarboties, pēc tikšanās ar Ķīnas kolēģi Li Kecjanu (*Li Keqiang*) 2016. gadā Rīgā sacīja toreizējais Latvijas premjerministrs Māris Kučinskis.

Ķīniešu interese par *Rail Baltica* nav pārsteidzoša – tas ir lielākais infrastruktūras būvniecības projekts Baltijā. Ķīnas premjerministrs jau 2015. gadā Latvijas

valdības vadītājam Laimdotai Straujumai izteica interesi piedalīties *Rail Baltica* būvniecībā. Straujuma atbildēja, ka Latvija kā ES valsts rikos atklātu konkursu. Bijusi *RB Rail* vadītāja Baiba Rubesa atminas, ka kādu laiku Ķīnas uzņēmēju delegācijas braukušas uz Rīgu gandrīz katru mēnesi. Viņu vēstījums bija skaidrs: Ķīnu neinteresē atsevišķas projekta daļas, tā grib būt pilnīgi visu. Tiklīdz kļuva skaidrs, ka tas nebūs iespējams, šie apmeklējumi apsiķa.

Parasti Ķīnas koncesijas līgumi par infrastruktūras attīstību balstās uz starpvaldību līgumiem, nevis atklātiem konkursiem. Galvenais būvuzņēmējs šajos līgumos parasti ir Ķīnas valdībai piederošs uzņēmums, tāpat materiāli, iekārtas un darbspēks nāk no Ķīnas. Turklāt aizdevumu līgumos Ķīna pieprasa uzņemošo valstu garantijas, savukārt strīdu gadījumā tie jārisina Ķīnas tiesās. Bieži vien Ķīnas finansējums tiek piešķirts projektiem, kuras finansu iestādes Rietumu valstīs nav atzinušas par dzīvotspējīgiem.

Ķīnas vēstniecība Igaunijā, kam šā raksta autori uzdeva jautājumus par visām Baltijas valstīm, uz tiem neatbildēja.

LEPNI BŪT UZ KARTES

Lai gan Latvijas centieni attīstīt tranzītu ar Ķīnu nav vainagojušies ar būtiskiem panākumiem, Satiksmes ministrijas

pārstāvis Ķīnā Helmutš Kols ir lepns par paveikto. «Ieguldīts liels darbs, kas nesīs augļus nākotnē,» viņš uzskata. Piemēram, izdevies pārliecināt vienu no lielākajām Ķīnas aviobiedrībām *Air China* iekļaut Latviju potenciālo tiešo galamērķu sarakstā. Taču, lai tas notiktu, Ķīnas tūristu skaitam Latvijā būtu jāpalielinās. Latviju ik gadu apmeklē aptuveni 22 000 ķīniešu tūristu, un šis skaitlis nav īpaši mainījies kopš 2016. gada.

Kols arī lepojas, ka konteineru skaits no Tālajiem Austrumiem Rīgas ostā, salīdzinot ar 2017. gadu, pērn audzis pat par 230%. Realitātē gan tas nozīmē pieaugumu no trim līdz 10 tūkstošiem konteineru, kas veido aptuveni 2% no Rīgas ostā pārkrautajiem konteineriem.

Taču ne mazāk nozīmīgi ir tas, ka Latvijai izdevies sevi burtiski iezīmēt kartē. Vēl nesena Ķīnā izmantotas kartes, kur dzelzceļa savienojums ar Baltiju bija attēlots tikai caur Sanktpēterburgu. Savukārt Baltkrievijas pārstāvji savās prezentācijas lietoja kartes, kurās savienojumu ar Latviju un kaimiņvalstīm vispār nebija. Tagad tas ir mainījies, apgalvo Kols: «Tas ir ieguldījums, kurš šajā gadsimtā noteikti atspoguļosies, jo otrreiz šīs kartes pārrakstīt kādam nebūs vairs ne motivācijas, ne interese.» ●