

Золотые оковы китайских инвестиций

Хольгер Роонемаа
Мари Ээсмаа
Наглис Навакас

<https://rus.tvnet.lv/6774457/zoloty-okovy-kitayskih-investicij>

До сих пор инвестиции Китая в страны Балтии были не особо примечательными, но перед глазами китайцев находятся крупные стратегические инфраструктурные объекты. Для самих же стран Балтии это и заманчиво, и беспокояно, пишет Rus.Postimees.

Три года назад во время ужина стартап-конференции Latitude59, проходившей в Таллинне, создатель легендарной Angry Birds Питер Вестербака похлопал по плечу министра иностранных дел Марину Кальюранд. "Мы только что решили построить туннель", - сказал он, присоединяясь к друзьям за другим столом.

Перенесемся на три года вперед – Вестербака, предположительно, нашел финансирование в размере 15 миллиардов евро и три строительные фирмы, которые, образно говоря, завтра готовы воткнуть лопаты в землю, и начать рыть крупнейший в мире подводный туннель между Таллинном и Хельсинки.

В чем фишка? И деньги, и строители приедут из Китая.

До сих пор инвестиции в страны Балтии были маленькими. Но проект туннеля вместе с парой других проектов стратегической инфраструктуры, на которые у китайцев разгоряются глаза, могут стать самой крупной инвестицией Китая в Северной Европе.

И именно это может стать роковым для проектов, особенно учитывая то, что Европейский союз начать "просеивать" зарубежные инвестиции, чтобы защитить безопасность и стратегические интересы Европы.

Много вопросов, мало ответов

Finest Bay Area Development обещает открыть туннель между Эстонией и Финляндией протяженностью в 100 километров к Рождеству 2024 года. Правительство Эстонии скептически относится к таким обещаниям.

"У нас нет информации, которая позволила бы считать, что такой план осуществим хотя бы теоретически. Я считаю, что его нельзя реализовать к 2024 году", - сказал министр государственного управления Яак Ааб.

"Приложенный к ходатайству график нереалистичен и не учитывает действующие законы", - сообщил Ааб в конце июля в отправленном Finest Bay Area Development письме.

Также Ааб сомневается в утверждениях застройщика о том, что туннелем каждый год будет пользоваться 51 миллион пассажиров, и через него будут проводить 22 миллиона грузов. Эти цифры говорят об увеличении движения по сравнению с сегодняшним в четыре-шесть раз.

Министерство финансов попросило дать свою оценку и финских коллег, и недавно пришел ответ, что и им эти цифры кажутся нереалистично высокими.

Представляющий Finest Bay Development в переговорах с Эстонией Пауль Кюннап заверил Postimees, что движение большей части пассажиров в реальности могло бы быть между Хельсинки и финскими искусственными островами. На искусственных островах, по плану Finest Bay, должны поселиться 50 000 человек.

Поскольку в то же время страны Балтии планируют построить ведущую из Таллинна в Варшаву Rail Baltic, правительство Эстонии хочет, чтобы в туннеле использовали европейскую железнодорожную колею и соединили ее напрямую с Rail Baltic.

До сих пор Finest Bay это пожелание игнорировало. Согласно ходатайству, направленному в министерство, пассажирская перевозка пассажиров должна заканчиваться в Юлемисте под землей на глубине в 30-60 метров.

Но основные вопросы о туннеле все же связаны с безопасностью. Что будет, если застройщик не сможет довести проект до конца и бросит его на половине? Что будет, если собственник продаст туннель третьему лицу? Каким в этой ситуации будет право голоса государства? Какое влияние будут оказывать собственник и застройщик туннеля

на Эстонию и Финляндию? Какое давление можно оказать на страну, например, закрыв движение в туннеле на неопределенный срок? Застройщик до сих пор не сказал ничего, чтобы развеять эти сомнения.

Высокопоставленные лоббисты

Партнерами Finest Bay Area Development в этом проекте являются некоторые фирмы, которые принадлежат не только Китаю, но и входят в число самых крупных в мире.

В июле предприятие заключило меморандум о намерениях с Capital Partners, GAMA Holdings, China Railway International Group (CRIG) and China Railway Engineering Company (CREC). Touchstone Touchstone Capital Partners, предположительно, является фондом с инвестиционным портфелем в сотни миллиардов долларов, который мог бы стать главным финансистом стройки. CREC, который входит в список Fortune500 самых крупным предприятий мира, и его дочернее предприятие CRIG отвечали бы за само строительство.

Finest Bay Area меморандум не подписало, и хотя министерство просит об этом для принятия решения, Кюннап не торопится разглашать содержание документа. Одним участником меморандума является не основной фонд Touchstone, а созданный в Великобритании Touchstone Capital Group Holding. Это предприятие создали в январе 2017 года, и капитал его акций составляет ровно один британский фунт. ("Размер капитала акций – это чистая формальность. Это ничего не значит", - сказал Кюннап)

В конце июля этого года администратор регистра выдал предприятию предупреждение об удалении, но через сутки отозвал его.

И хотя правительство Эстонии не торопится впрыгивать в китайский поезд Вестербаска, застройщик по-прежнему смотрит на проект с надеждой. "Сейчас мы просто хотим, чтобы начался процесс планирования. Я не думаю, что правительство Эстонии решит, что оно не хочет туннель", - сказал Пауль Кюннап. Руководимая им команда, которая занимается туннелем в адвокатском бюро Sorainen, увеличилась до семи человек.

На этой неделе чиновники министерств экономики Эстонии и Финляндии начали переговоры друг с другом, чтобы прийти к общей позиции по вопросам, связанным с туннелем. Одним из предпочтений Эстонии в этом соглашении является то, чтобы вообще начать особое планирование.

Кюннап планирует выйти с ходатайством об особом планировании на так называемый третий круг еще в этом месяце. Яак Ааб сказал, что именно сейчас у застройщика есть последняя возможность представить министерству исчерпывающие ответы на все вопросы: если этого не сделают, особого планирования не начнется и разговорам будет положен конец.

Для того чтобы строительство получило необходимый толчок, застройщик хотел принять на работу в свою команду бывшего премьер-министра Таави Рыйваса. Так сказал Postimees находящийся в курсе дела источник.

Один из ведущих экспертов по Китаю Лесли Лейно сказал, что такая тактика свойственна Китаю, но очень страшно наблюдать, когда все это касается Эстонии: "Китайцы всегда берут на работу в свои крупные инвестиционные проекты какого-то местного человека с хорошими связями. Им нужен кто-то, кто может напрямую позвонить по мобильнику тому, кто принимает решение.

В плане Китая мы должны помнить, что такие связи всегда ведут в коммунистическую партию".



Основатель Slushi Питер Вестербака и вице-спикер парламента Таави Рыйвас.

ФОТО: Ave Tampere/Riigikogu

Рыйвас, который прежде был страстным сторонником проекта туннеля, и который хорошо знаком с Вестербака, отрицает, что получал такое предложение:

"Не было никакого конкретного предложения, на которое можно было бы сказать да или нет. Были разговоры, как обеспечить, чтобы туннель действительно появился. Формальных связей на данный момент нет, и я не уверен, что они появятся".

Интерес к портам

Строительство инфраструктуры для новых путей товарооборота являются Belt and Road Initiative Китая. Цель – укрепить связи Китая с Азией, Европой и Африкой. Для того чтобы этот план рекламировать и улучшить отношение европейских стран к китайским инвестициям, для общения с рядом европейских стран Китай создал так называемый канал 17+1.

Если туннель будет построен, он станет частью этой программы. Также сюда относятся порты стран Балтии, в которых Китай заинтересован.

Будучи премьер-министром Эстонии Андрус Ансип лично столкнулся с интересом китайцев к портам, когда один из крупнейших портов Китая – Нинбо – хотел начать сотрудничество с Таллиннским портом.

Ансип наложил вето на план, но сказал, что это не связано с обеспокоенностью по поводу безопасности: "Мы просто не видели в этом никакой коммерческой перспективы. Есть много крупных портов [поближе к Европе], которые в плане конкуренции имеют большее предпочтение".

Китайские инвестиции не связаны напрямую с обещаниями построить что-то инфраструктурное, скорее речь идет о резком увеличении товарооборота, если китайские транспортные и логистические фирмы направят свои транзитные каналы туда. Основным предприятием в этой области является крупнейшая в мире фирма контейнерных перевозок China Merchants Group (CMG).

Балтийские порты конкурируют за инвестиции и товар из Китая с Беларусью, где CMG вместе с правительством создали совместное предприятие (Беларуси принадлежит малая доля), и развивают промышленный парк под названием The Great Stone.

"Я не считаю вероятным, что Клайпеда могла бы стать воспринимающейся всерьез частью [нового] Шелкового путиЭ, - сказал Артурас Друнгилас, директор по

корпоративным связям порта Клайпеда. Но он верит, что порт Клайпеда мог бы стать тем местом, через который могли бы проходить грузы Great Stone.

По словам Друнгиласа, так уже и происходит, поскольку необходимый для строительства промышленного парка строительный груз попадает туда именно через порт Клайпеда.

Такая цель имеется далеко не только в Клайпеде, но и во многих других портах региона – в польском Гданьске, эстонском Мууга и особенно в латвийских портах. Борьба за то, кто привлечет больше китайских грузовых поездов, иногда доходит до анекдотической.

Литовцы бегут впереди всех

Лоббистскую работу по увеличению объемов транзита последовательнее всех проводят литовцы, у которых "строительство нового Шелкового пути" началось в 2010 году.

В конце 2011 года из Китая пришел первый товарный поезд, а еще через год СМИ отметили увеличение частоты визитов бизнес-делегаций, прибывающих из Китая.



Суда в порту Клайпеда.

ФОТО: Ints Kalnins / Reuters / Scanpix

Именно порт Клайпеда первым привлек внимание китайцев, но тогдашний министр экономики Римантас Жилюс остался непоколебим.

Китай предложил создать совместное предприятие с Литвой, в котором государство дало бы проекту свои гарантии. Так совместная фирма получила бы у Eksport Import Rang нужное финансирование. Параллельно с этим процессом китайские дипломаты открыто жаловались на низкое качество литовской рабочей силы.

Но из совместного предприятия ничего не получилось. Президент Литвы Даля Грибаускайте в 2013 году встретила с далай-ламой, что на два года загнало отношения между двумя странами в ядерную зиму.

Премьер-министру Алгирдасу Буткевичусу пришлось много постараться, чтобы отношения потеплели. В итоге он достиг цели и в 2015 году порт Клайпеда, свободная экономическая зона Каунаса и Литовская железная дорога заключили протокол о намерениях с SMG.

Спустя год SMG сообщил, что именно Литву фирма выбрала местом, в котором появится их база для расширения в Центральную и Восточную Европу.

SMG привело с собой и другие китайские фирмы. Непосредственно после подписания протокола о намерениях китайское финансово-технологическое предприятие International Business Settlement (Globebill) сообщило о плане построить в Вильнюсе свою главную контору в Европе.

Развивающий рабочий инструмент для упрощения движения налогов между Китаем и ЕС предприятие Globebill планировало инвестировать в вильнюсскую штаб-квартиру три миллиона евро.

На масштабное движение надеется руководитель зоны свободной торговли Клайпеды Эймантас Кюдулас: "Если китайцы возьмутся за порт, они инвестируют и в порт, и в свободную торговую зону. Именно так они поступают в любой другой точке мира".

Для общения с SMG он взял на зарплату отдельного человека. В этом году отработали пятую часть инвестиций, но до сих пор никакого очевидного результата нет.

В то же время и расширение порта Клайпеда никуда не продвинулось. Порту и местному самоуправлению потребовалось четыре года, чтобы договориться о плане расширения, ценность которого составляет 800 миллионов евро.

Недавно избранный президент Гитанас Науседа сказал, что не нужно торопиться с планом расширения порта Клайпеда, а к китайским инвестициям нужно относиться осторожнее, поскольку это может представлять угрозу безопасности страны.

Красная линия – собственность

План расширения порта Клайпеда охватывает как море, так и сушу. В числе прочего будут построены и новые причалы, к которым могли бы подходить все более крупные контейнерные суда.

"Одним главным неразъясненным вопросом является то, разрешит ли Китай фирмам участвовать в этом", - сказал Вайдотас Шилейка, председатель правления транзитной фирмы konteineriņ terminalas.

Для него расширение порта крайне важно, поскольку иначе фирме просто не хватит места: "И, конечно, на каких условиях китайцы могли бы инвестировать".

Скорее всего, порт могли бы развивать на основании концессионного договора и не отдали бы его прежним операторам. Имущество инфраструктуры порта является красной линией и для латвийских портов. До сих пор крупные китайские инвестиции держались подальше от транзитного бизнеса.

Порты, Rail Baltic и туризм – это три сектора, в сотрудничестве в которых заинтересованы китайцы, сказал в 2016 году занимавший тогда пост премьер-министра Латвии Марис Кучинскис в Риге после встречи с китайским коллегой Ли Кэцяном. Чтобы больше изучить вопрос Rail Baltic в том же году китайские делегации посетили железнодорожные фирмы всех стран Балтии.

Интерес Китая к Rail Baltic не удивляет, поскольку речь идет о проекте строительства инфраструктуры в странах Балтии. Премьер-министр Китая выразил желание своей страны участвовать в строительстве премьер-министру Латвии Лаймдота Страуюма уже в 2015 году.

Старуюма ответила, что все тендеры являются открытыми и китайские предприятия могут в них участвовать на тех же условиях, что и все другие, подтвердила она Re:Baltica.

Бывший руководитель совместного предприятия AS Rail Baltica, созданного для строительства железной дороги, Байба Рубеса сказала, что в какой-то момент делегации из Китая приезжали к ней на разговоры практически раз в месяц.

Их посыл был прост: Китай не интересуется мелкие отрезки и кусочки, его интересует строительство всей дороги.

Когда стало ясно, что строительство Rail Baltic в рамках одного большого господряда невозможно, резко сократилось и количество визитов.

Руководитель RB Rail по вопросам бизнес-развития Каспарс Бришкенс подтвердил, что в течение последнего года их не посетила ни одна китайская делегация.

Здорово быть на карте

И хотя транзитная торговля между Китаем и Латвией растет не очень быстро, представитель латвийского Министерства транспорта в Китае Хельмутс Колс все же сияет от гордости:

"Мы проделали большую работу, плоды которой мы увидим в будущем. Если раньше в поисковики вбивали слово Латвия, то первой выскакивала информация о нашем марше блондинок. Теперь все чаще первыми появляются материалы о нашем транзите и логистике".

По его словам латышам удалось убедить Air China добавить Латвию в список потенциальных прямых перелетов, но для того, чтобы это стало делом, количество китайских туристов в Латвию должно увеличиться.

Каждый год Латвию посещают около 22 000 туристов из Китая, и в течение последних лет эта цифра не менялась.



Марш блондинок в Риге на берегу Даугавы в 2011 году.

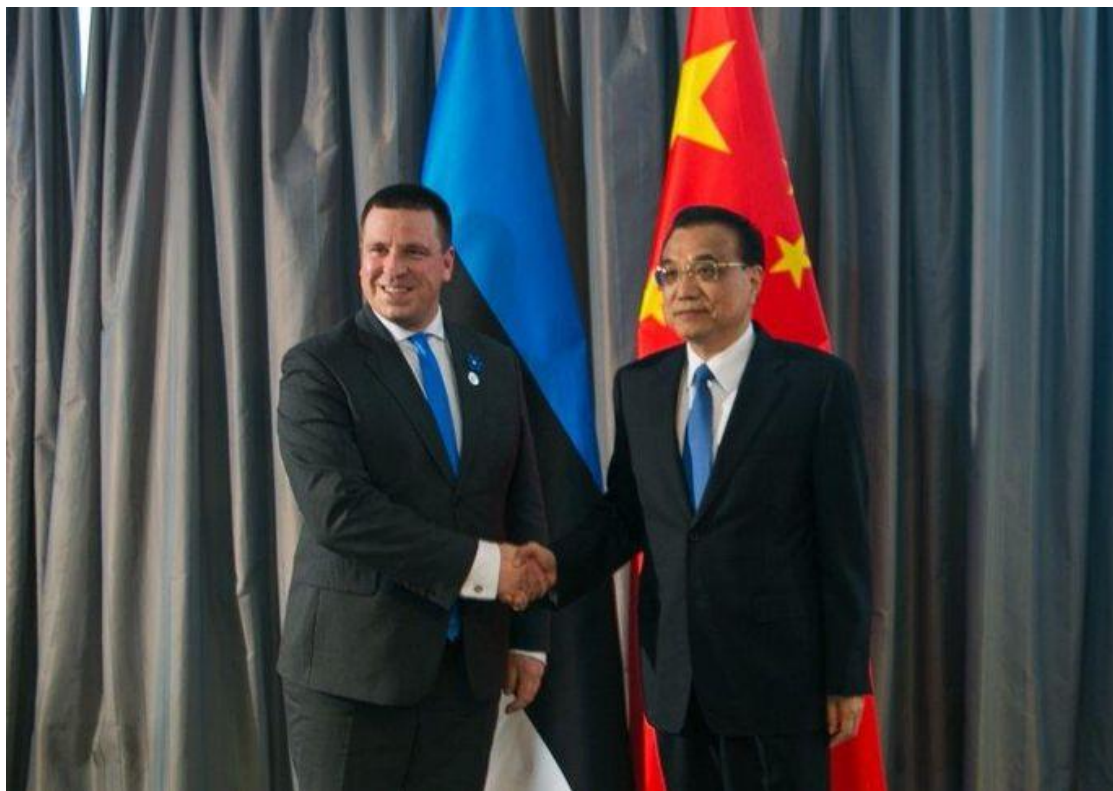
ФОТО: Ilmars ZNOTINS / AFP / Scanpix

Еще Колс гордится тем, что количество китайских контейнеров, прибывающих в рижский порт, с 2017 года увеличилось на 230 процентов. В действительности рост произошел с 3000 контейнеров до 10 000, и составляет лишь 2,1 процента товарооборота Рижского порта.

Но Латвии в прямом смысле слова удалось обозначить себя на китайской карте. До последнего времени китайцы пользовались картами, на которых линия железной дороги доходила только до Петербурга.

Беларусь использовала во время своих презентаций карты, где между Латвией и соседней страной не было обозначено ни одного сообщения. Теперь это изменилось. "Эта инвестиция оплатит себя еще в этом столетии, поскольку ни у кого нет ни мотивации, ни интереса перерисовывать новые карты".

Эстония хочет привезти встречу знаменитого формата 17+1 в Таллинн



Юри Ратас предложил премьер-министру Китая Ли Кэцяну провести встречу в верхах в формате 17+1 в Таллинне.

ФОТО: Valitsuse pressibüroo

И хотя многие эксперты скептически относятся к участию Эстонии в формате 17+1, поскольку вместо этого Эстония должна поддерживать общую внешнюю политику ЕС, но правительство скорее все больше пытается нас к этому привязать.

А именно, Эстония хочет, чтобы одна из будущих встреч на высшем уровне в формате 17+1 прошла в Эстонии. Такое предложение премьер-министр Юри Ратас высказал на прошедшей в апреле в Хорватии встрече с китайским коллегой Ли Кэцзяном.

"Организация встречи требует большой работы, и конкретных временных рамок пока нет, вероятнее всего, она состоится после 2021 года", - сказала пресс-секретарь правительства Лийзи Полл.

17+1 – формат встречи представителей Китая и изначально 16 стран Центральной и Восточной Европы, который создали в 2012 году. Многие другие страны увидели в этом попытку Китая расколоть единство ЕС. Китай использует этот формат, чтобы рекламировать свою основную инвестиционную программу и заманивает участвующие во встрече страны возможными денежными вливаниями.

Эстония присоединилась к нему еще во времена Андруса Ансипа. "Особенно страны Европейского союза, которые принимают участие в 17+1, должны решить, почему они там находятся. ЕС должен придерживаться единой политики и, я считаю, что этот формат это не тот формат, который мы хотели бы видеть в других отношениях", - говорит Ансип теперь.

В то же время Ансип признал, что очарование и внимание китайцев по-человечески приятны: "Я из времен моего премьерства об отношениях с Китаем могу вспомнить только хорошее. Они очень внимательны, и вне зависимости от размеров страны общаются со всеми на равных. Если премьер-министр страны с самой большой численностью населения в мире находит время для встречи с тобой, он этим повышает твое самомнение".

Ансип отметил, что дипломатическая работа китайцев была на очень хорошем уровне. "Отношение не было таким, мол, вы такие маленькие, что у нас архивариусов больше, чем все ваше население".

Ансип вспомнил и посещение олимпийских игр в Пекине в 2008 году, когда премьер-министр Китая нашел время для встречи с ними, а президент организовал обед: "Это внимание и вежливое общение – это очень приятно".