

УДК 339.5

## Экономические механизмы проникновения Китайской Народной Республики в постсоветские страны Балтийского региона

**Голубкин Александр Викторович**

Младший научный сотрудник,  
Институт экономики Российской академии наук,  
117218, Российская Федерация, Москва, просп. Нахимовский, 32;  
e-mail: golubkinalexander@gmail.com

**Яковлев Артем Александрович**

Младший научный сотрудник,  
Институт экономики Российской академии наук,  
117218, Российская Федерация, Москва, просп. Нахимовский, 32;  
e-mail: Artem\_Yakovlev@mail.ru

### Аннотация

Статья посвящена анализу экономического сотрудничества Китайской Народной Республики со странами Прибалтики, а также механизмам проникновения Китая в этот регион. Государства Балтийского моря являются одним из перспективных направлений китайской внешней политики, поскольку за счет них Китай в конечном итоге может получить выход на рынок Европейского Союза. Выдвинутая Китаем концепция взаимодействия со странами Центрально-Восточной Европы «16+1» в рамках глобальной инициативы «Пояс и путь» должна способствовать повышению транспортной связанности, росту экономического потенциала и сотрудничества в высокотехнологичном секторе, а также созданию новых возможностей для экономического развития стран Балтийского региона. Целью работы является оценка современного состояния, перспективных направлений и рисков углубленного сотрудничества Китайской Народной Республики и постсоветских стран Прибалтики. К основным задачам относятся исследование взаимных интересов в сотрудничестве Китая и стран Прибалтики, оценка масштабов экономического взаимодействия между странами, анализ влияния Китая на развитие стран региона. В статье использованы такие методы исследования, как теоретический и сравнительный анализ, наблюдение, синтез, обобщение, описание, графическое моделирование. Анализ охватывает экономическое взаимодействие Китая с Латвией, Литвой и Эстонией в период с 2010 по 2017 г.

### Для цитирования в научных исследованиях

Голубкин А.В., Яковлев А.А. Экономические механизмы проникновения Китайской Народной Республики в постсоветские страны Балтийского региона // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2018. Том 8. № 8А. С. 284-297.

### Ключевые слова

Страны Прибалтики, Китай, инициатива «Пояс и путь», экономическое сотрудничество, прямые иностранные инвестиции, международная торговля, транспортные коридоры.

## Введение

С момента создания в 2012 г. китайская платформа сотрудничества «16+1» привлекает большое внимание к размышлениям о мотивах Китая и вопросам о конкретных результатах данного формата экономического сотрудничества. Споры по поводу предложений Пекина о финансировании строительства инфраструктуры, увеличении прямых иностранных инвестиций (ПИИ) и стимулировании торговли возникли как внутри шестнадцати стран-участниц платформы, так и у соседей из Европейского Союза. Однако в этой атмосфере политической амбивалентности прибалтийским государствам (Латвии, Литве и Эстонии) удалось извлечь выгоду из своих отношений с Китаем, не противодействуя при этом Брюсселю. Странам удалось повысить свою значимость в Китае и активизировать контакты между бизнесом и правительством. Многие европейские партнеры Китая – участники платформы «16+1» по-прежнему разочарованы низкими масштабами экономического взаимодействия, однако страны Прибалтики в целом удовлетворены достигнутыми результатами [Hanemann, Huotari, EU-China FDI..., www].

Несмотря на то, что торгово-экономические связи стран Прибалтийского региона с Китаем, по сравнению с остальными государствами инициативы «Пояса и пути», находятся на довольно низком уровне, Литва, Латвия и Эстония поддержали китайский формат сотрудничества и приветствуют любые улучшения экономических связей с Китаем. В отличие от других государств Центрально-Восточной Европы, у стран Прибалтики никогда не было завышенных ожиданий на счет экономических отношений с Китаем. Так, сравнительно небольшие внутренние рынки стран Прибалтики, а также институциональные расхождения между европейским и китайским законодательствами объективно служат барьерами для развития экономического сотрудничества Китая со странами региона. Поэтому страны Балтии, как правило, не разделяют разочарований своих центрально-европейских соседей относительно медленных темпов развития экономического сотрудничества с Китаем.

## Торгово-экономические связи

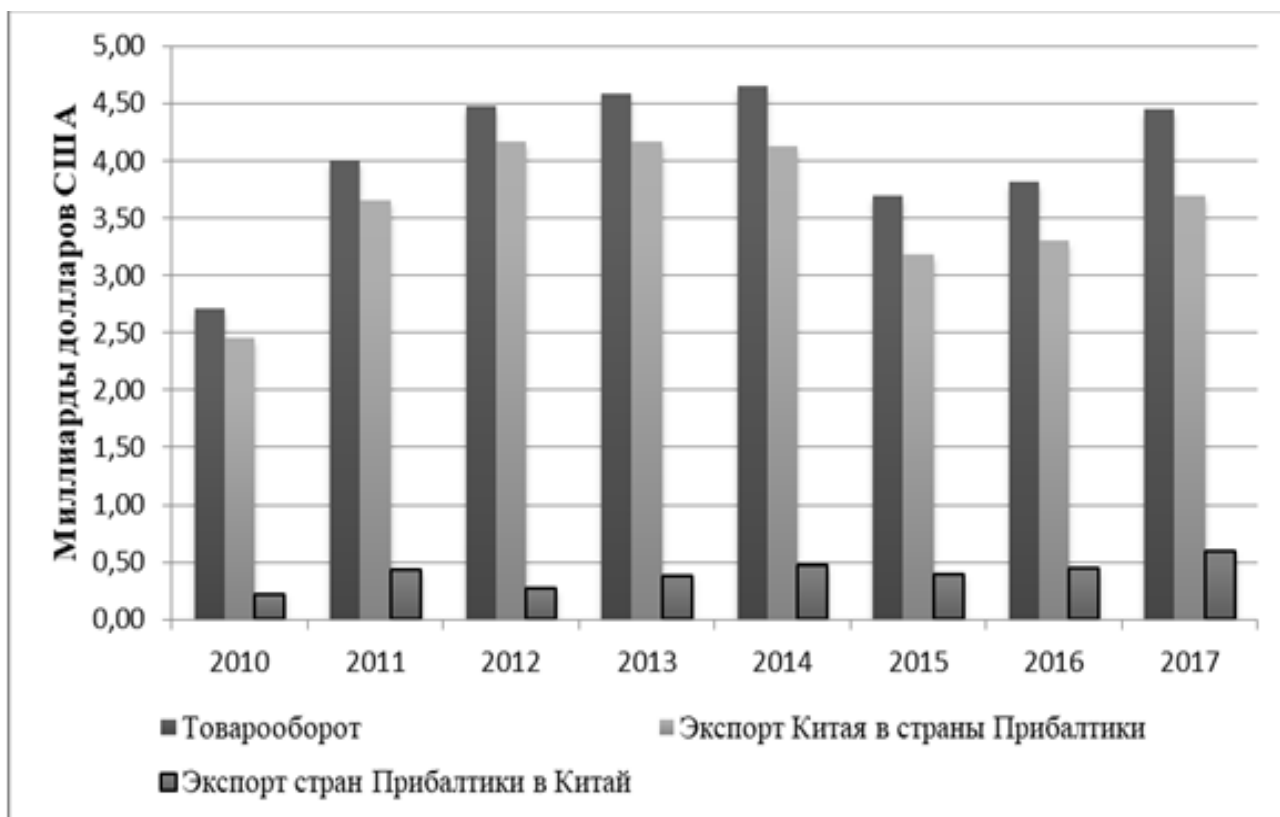
Переход к более тесному экономическому сотрудничеству между Китаем и регионом Балтийского моря обусловлен многими факторами, включая рост торговли между Китаем и ЕС, инициативу «Пояса и пути» и китайские капиталовложения в Центрально-Восточную и Южную Европу.

Большая часть торговли между Китаем и Европой осуществляется посредством морских путей через Суэцкий канал. Торгово-экономические связи с Китаем занимают важное место в развитии портов Балтийского и Северного морей, а также в экономическом развитии их внутренних районов. Именно поэтому «Североморско-Балтийский коридор», соединяющий порты восточного побережья Балтийского моря с портами Северного моря, становится одним из наиболее приоритетных направлений развития торгово-экономических отношений между Китаем и странами Балтии [Ibidem].

Торговля товарами и услугами между Китаем и странами Балтии находится на относительно низком уровне. Статистические данные об экспорте и импорте свидетельствуют об очень небольших, но увеличивающихся торговых потоках. Одной из основных причин малых масштабов торгово-экономического сотрудничества Китая со странами Прибалтики служит довольно небольшой внутренний рынок стран региона [Larçon, www].

Одной из самых существенных угроз для стран Балтии при торговле с Китаем является большой дисбаланс. В среднем соотношение экспорта к импорту в странах Балтии составляет около 40%. Соотношение экспорта к импорту является наименьшим в Эстонии (около 13%)<sup>1</sup>.

Основной составляющей торговых отношений Китая со странами Балтии является преобладающий китайский экспорт в страны региона. Так, в 2017 г. стоимостной объем экспорта Китая в страны Балтийского моря насчитывал 3,7 млрд долл. США, что составило 83,1% от общего товарооборота Китая со странами региона или 5,3% от товарооборота Китая со странами Центрально-Восточной Европы. Совокупный объем экспорта Латвии, Литвы и Эстонии в 2017 г. зафиксировался на уровне 0,6 млрд долл. США, что на 0,15 млрд долл. США ниже объема в 2016 г., и составил 13,4% общего товарооборота с Китаем (рис. 1).



**Рисунок 1 - Китай во внешней торговле стран Прибалтики, 2010-2017 гг.<sup>2</sup>**

Двухсторонняя торговля между Китаем и странами Балтии постепенно восстанавливается после умеренного спада в 2015 г. Так, 2017 г. объем товарооборота Китая со странами региона Балтийского моря почти достиг уровня 2014 г. и составил 4,45 млрд долл. США, что на 16,4% выше объема в 2016 г.<sup>3</sup>

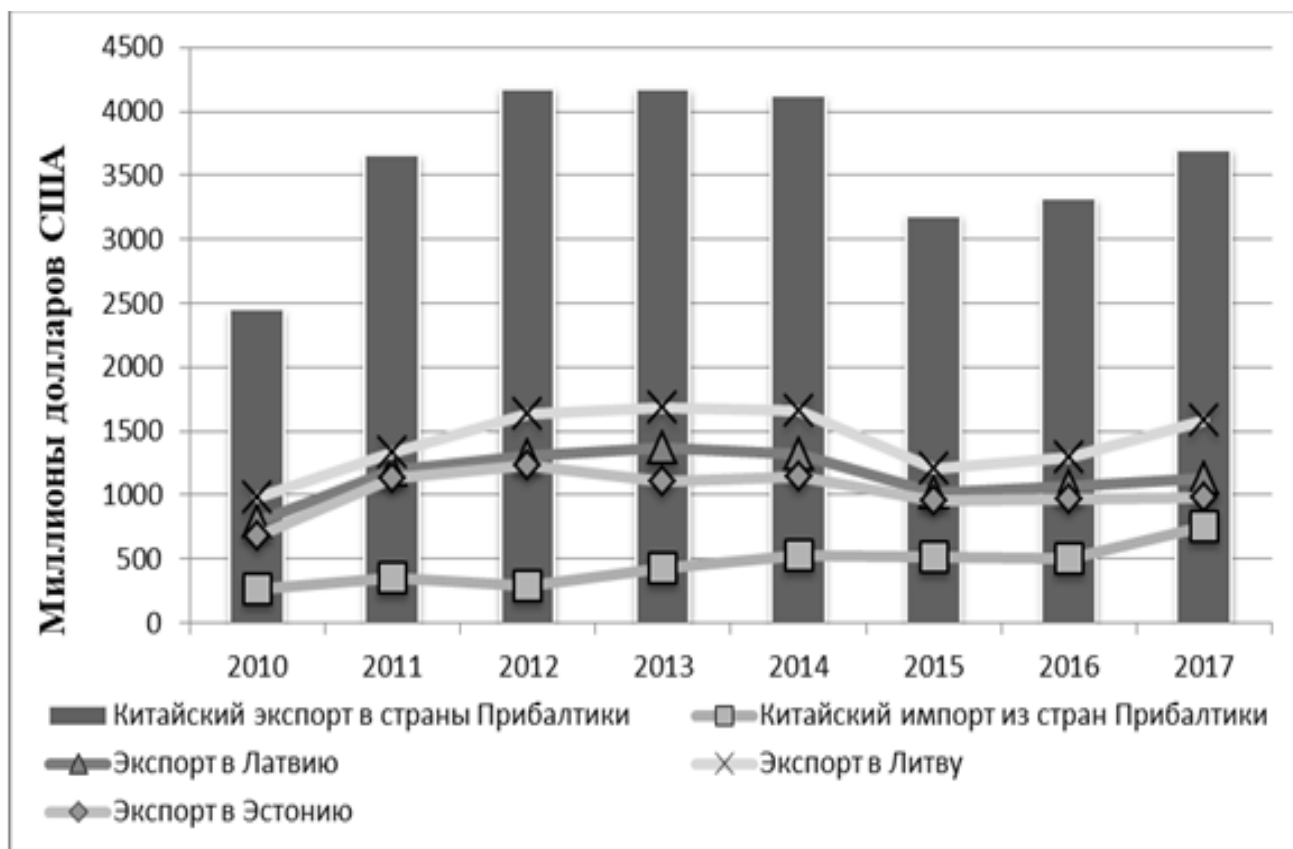
Китайский экспорт также восстанавливается после спада в 2015 г., но с большими темпами, чем товарооборот со странами региона. Так, в 2017 г. наибольший объем товарных поставок из

1 Рассчитано по данным UN Comtrade Database.

2 Рассчитано по данным UN Comtrade Database.

3 Рассчитано по данным UN Comtrade Database.

Китая поступил в Литву, насчитав почти 1,6 млрд долл. США, что на 22,7% выше объема в 2016 г., и составил 42,7% от китайского экспорта в страны Балтии и 3,2% от общего экспорта в Центрально-Восточную Европу (рис. 2).



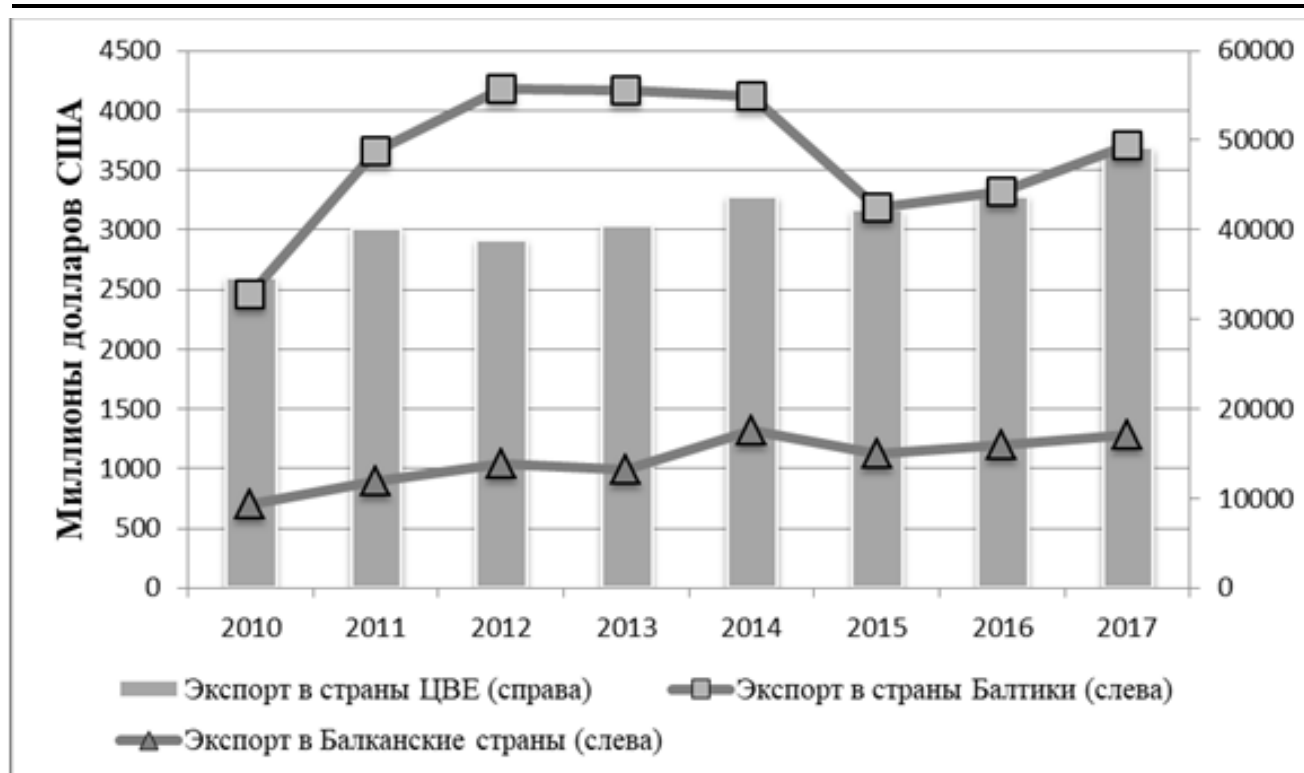
**Рисунок 2 - Динамика китайского экспорта и импорта в страны Прибалтики, 2010-2017 гг.<sup>4</sup>**

В 2017 г. стоимостной объем экспорта Китая в Латвию насчитывал 1,1 млрд долл. США, что почти на 7% больше уровня в 2016 г., и составил 30,6% от китайского экспорта в Балтику и 2,3% общего объема экспорта Китая в Центрально-Восточную Европу. Эстония получила наименьший объем китайских поставок, по сравнению с Латвией и Литвой. Так, экспорт Китая в Эстонию составил 26,5% экспорта в страны Балтии и почти 2% от общего в Центрально-Восточную Европу<sup>5</sup>.

Географическое распределение китайского экспорта в Центрально-Восточную Европу имеет неравномерный характер. Основная часть китайского торгового потока в регион распределяется между государствами – членами Европейского Союза, включая Латвию, Литву и Эстонию [Яковлев, Голубкин, 2017]. Гораздо меньшая часть экспорта Китая достается балканским странам, таким как Албания, Босния и Герцеговина, Македония, Сербия и Черногория (рис. 3).

<sup>4</sup> Рассчитано по данным UN Comtrade Database.

<sup>5</sup> Рассчитано по данным UN Comtrade Database.



**Рисунок 3 - Географическое распределение китайского экспорта в Центрально-Восточной Европе, 2010-2017 гг.<sup>6</sup>**

В 2017 г. доля стран Балтии в общем китайском экспорте в Центрально-Восточную Европу составила 7,5%, а доля балканских стран – 2,5%. Доля стран Балтийского моря в импорте Китая в Центрально-Восточную Европу составила 3,7%, а доля балканских стран – 3,3%<sup>7</sup>.

На развитие и масштабы двухсторонней торговли Китая с Центрально-Восточной Европой, в частности со странами Балтии, влияет множество факторов, таких как наличие необходимой транспортной инфраструктуры, размер национальных рынков, состояние политических отношений и т. д. Однако, помимо структурных и экономических факторов, в развитии торговых связей между Китаем и балтийскими странами стоит также выделить членство в Европейском Союзе, которое дает определенные возможности обеим сторонам [Глинкина, Куликова, 2016].

Товарная структура товарооборота Китая со странами Прибалтики схожа по основным тенденциям со структурой торговых отношений с Центрально-Восточной Европой.

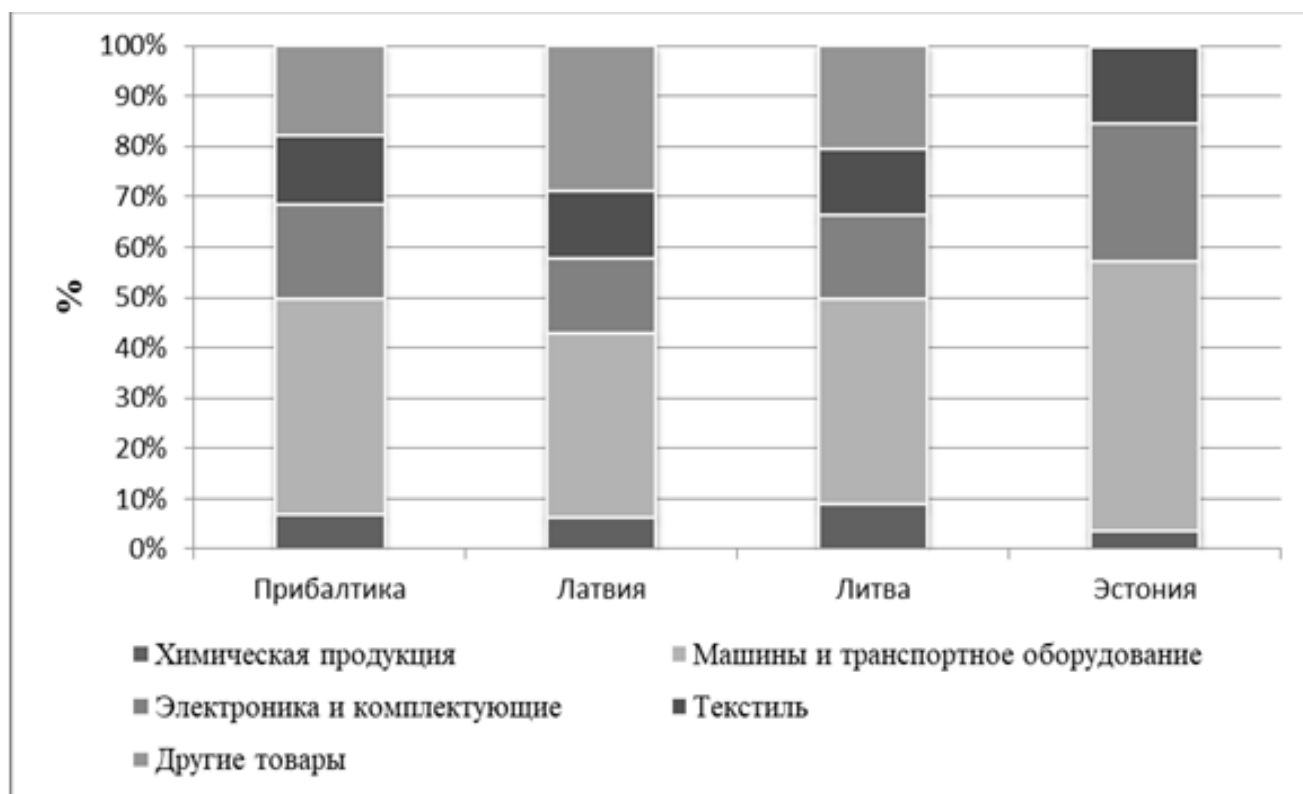
В 2017 г. большая часть китайского экспорта в страны Балтии приходилась на машины и транспортное оборудование. Эта товарная группа составила почти половину китайского экспорта в регион, большая его часть шла в Эстонию, чья доля насчитывала 53,5% экспорта Китая. Доля в китайском экспорте машин и транспортного оборудования, поступающих в Латвию и Литву, составила 36,5% и 40,7% их импорта из Китая соответственно<sup>8</sup>. Более того, спрос на импорт этих товаров в странах Прибалтики имеет положительную тенденцию. Кроме

<sup>6</sup> Рассчитано по данным UN Comtrade Database.

<sup>7</sup> Рассчитано по данным UN Comtrade Database.

<sup>8</sup> Рассчитано по данным UN Comtrade Database.

того, китайские производители смогли сохранить свою долю рынка постоянной или даже увеличить ее в Прибалтике. Эти факты свидетельствуют о высокой конкурентоспособности китайских экспортеров [Яковлев, Голубкин, 2017].



**Рисунок 4 - Товарная структура китайского экспорта в страны Прибалтики в 2017 г.<sup>9</sup>**

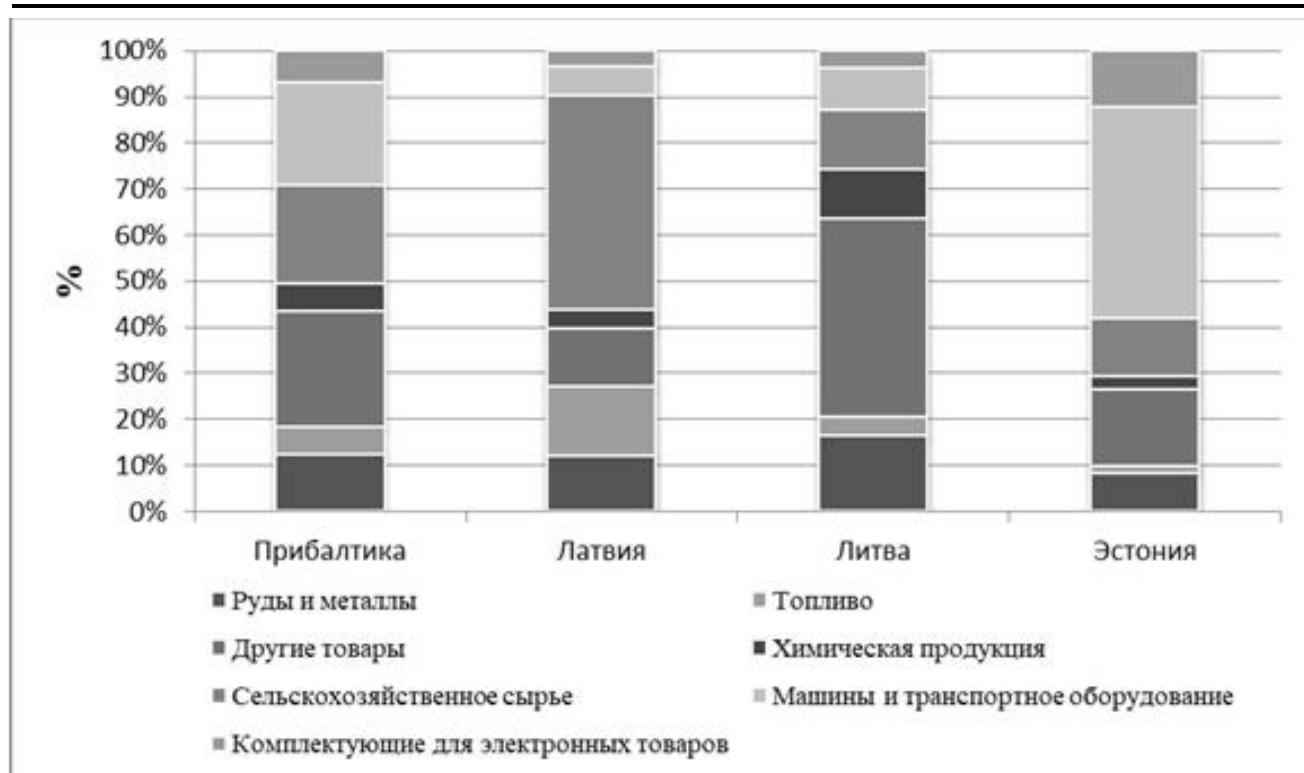
Электрическое оборудование и его комплектующие являются единственным значительным высокотехнологичным экспортом Китая в страны Балтии. Их доля в товарной структуре составляет почти 19% китайского экспорта в регион. Основная часть этих поставок поступает в Эстонию, чья доля составляет 27,3% экспорта Китая в Эстонию. В Латвии и Литве на долю электроники и комплектующих приходится 14,9% и 16,6%<sup>10</sup> их импорта из Китая соответственно. Стоит также отметить, что китайский экспорт данной товарной группы остается стабильным не менее пяти лет. Это означает, что китайским производителям трудно найти другие конкурентные преимущества, чем затраты на рабочую силу.

Товары текстильной промышленности в структуре китайского экспорта занимают 13,7%, причем поставки текстильных товаров равномерно распределены между странами Балтии. Большая часть этих поставок (около 15%) направлена в Эстонию, в Латвию поступает 13,2%, а в Литву – 13,1%.

На долю химической продукции приходится лишь 6,7% экспорта Китая в регион. Лидирующее место здесь занимает Литва. Доля химической продукции в импорте Литвы из Китая составляет 8,9%, а в Латвии и Эстонии – 6,3% и 3,6% соответственно (рис. 4).

<sup>9</sup> Рассчитано по данным UN Comtrade Database.

<sup>10</sup> Рассчитано по данным UN Comtrade Database.



**Рисунок 5 - Товарная структура китайского импорта из стран Прибалтики в 2017 г.<sup>11</sup>**

Таким образом, Китай экспортирует в страны Прибалтики в основном готовую продукцию, в состав которой входят машины и транспортное оборудование, электроника и текстильные товары. При этом торговый поток, экспортируемый в Прибалтику, имеет равномерный характер распределения между странами региона. Тем не менее доля Китая на Балтийском рынке остается сравнительно низкой в силу того, что основным торговым партнерам стран Балтии является Европейский Союз.

Для того чтобы оценить важность китайского рынка для стран Балтии, следует обратить внимание на импорт Китая из региона. Стоит отметить, что импорт из стран Балтии имеет незначительную долю на внутреннем рынке Китая в силу высокой конкуренции. В 2017 г. Латвия, Литва и Эстония в общей сложности экспортировали 0,03%<sup>12</sup> от общего импорта Китая.

Что касается китайского импорта из стран Прибалтики, то он достаточно неравномерен по своей структуре. Анализируя товарную структуру импорта Китая из Прибалтики, можно заметить, что хорошо прослеживается важность каждой страны региона во внешнеэкономической стратегии Китая.

В 2017 г. большую часть китайского импорта из Прибалтики составили машины и транспортное оборудование, доля которых равнялась 22,3%. Основная часть этих поставок исходила из Эстонии, доля которых составила 46,1% от экспорта Эстонии в Китай. Это говорит о том, что Китай видит Эстонию основным экспортером машинно-транспортного оборудования Балтийского региона.

Другой основной группой товаров, экспортируемых в Китай из Прибалтики, является

<sup>11</sup> Рассчитано по данным UN Comtrade Database.

<sup>12</sup> Рассчитано по данным UN Comtrade Database.

сельскохозяйственное сырье. Его доля в совокупном экспорте региона в Китай составила 21,3%. Китай расценивает Латвию в качестве основного экспортера сельскохозяйственного сырья, доля которого насчитывает 46,4% от латвийского экспорта в Китай.

Еще одной сырьевой товарной группой, экспортируемой в Китай, являются руды и металлы, чья доля оценивается в 12,2% от общего балтийского экспорта в Китай. Наибольшая доля этой позиции среди стран региона у Литвы – 16,4% литовского экспорта в Китай.

Объем комплектующих для электронной продукции в общем экспорте стран региона в Китай составил 6,8%. Эстония является лидером по экспорту комплектующих для электроники среди стран Балтии, насчитывая 12,1% эстонского экспорта в Китай.

Итак, структура экспорта стран Прибалтики показывает, что Китай в основном импортирует машины и транспортное оборудование, а также сельскохозяйственное сырье и природные ресурсы, необходимые для китайского производства.

### Инвестиционное партнерство

Масштабы инвестиционного сотрудничества Китая со странами Балтии довольно невелики в сравнении с общими объемами китайских инвестиций, поступающих в Центрально-Восточную Европу. Но даже сравнительно небольшие китайские капиталовложения в страны Балтии могут оказаться стратегически важными для Китая.

Балтийские государства в совокупности составляют лишь небольшую долю от общего объема внешних инвестиций Китая в силу небольшого размера их национальных экономик. Государства Балтии занимают стратегически важное географическое положение, являясь транспортным связующим звеном не только с европейским рынком, но и с постсоветским пространством. Поэтому китайские инвесторы рассматривают регион как плацдарм для экономической экспансии. Например, в 2012 г. крупнейший китайский производитель банкоматов CRGBanking, на долю которого приходится 23% китайского рынка, сделал первые крупные инвестиции в Литве. Компания намерена использовать столицу в качестве места расположения своей европейской штаб-квартиры [Kalendiene, Darkus, Pukeliene, 2017].

Крупнейшим получателем внешних инвестиций Китая в последние годы стала Литва – крупнейшая страна Прибалтики. На ее долю приходится более 78% накопленных китайских внешних инвестиций в страны Балтии. В масштабе всей Центрально-Восточной Европы в 2016 г. доля накопленного китайского капитала Литвой составила 0,92<sup>13</sup>%, уступая доле Прибалтики, которая насчитывала 1,18% (рис. 6).

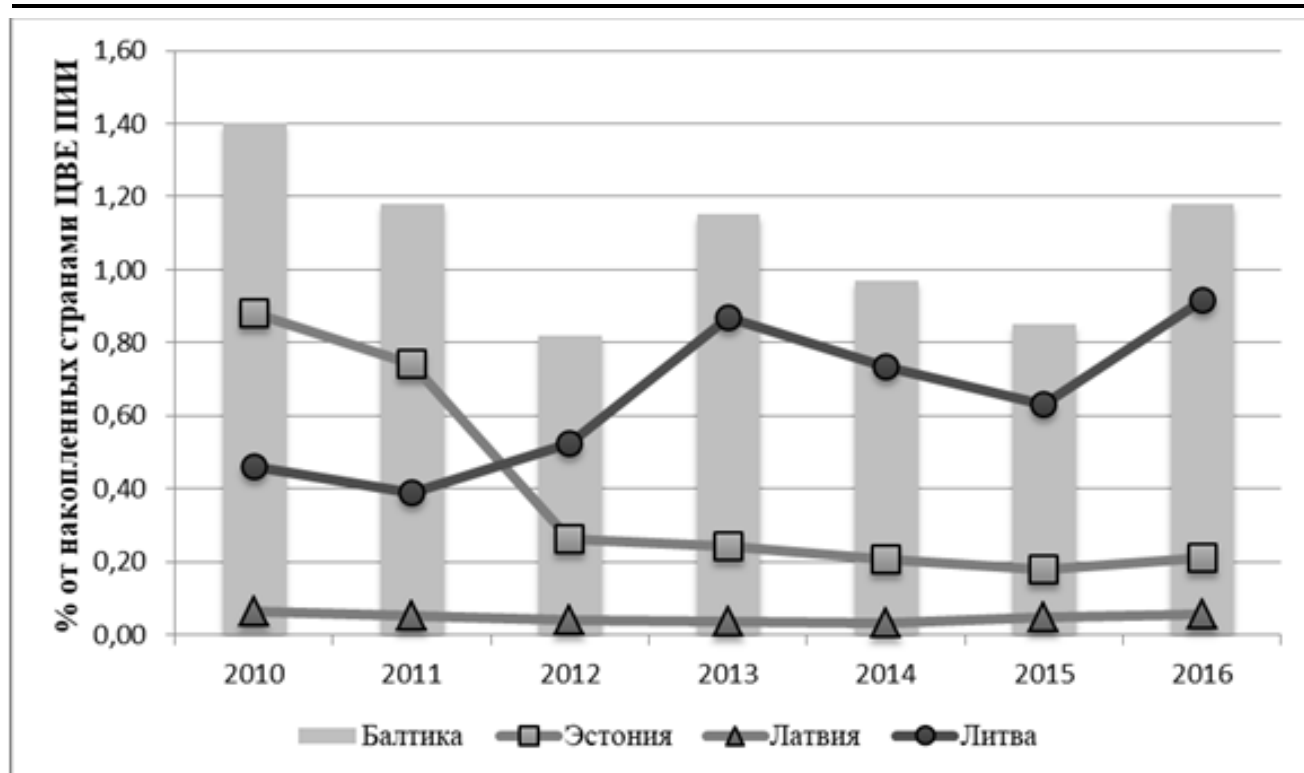
Большая часть китайского капитала в Литве сосредоточена в новых производственных мощностях и техническом обслуживании. Однако в последние годы китайские инвестиции стали поступать в транспортную инфраструктуру.

Проект «Пояса и пути» направлен на создание каналов поставки китайских товаров, поэтому транспортный сектор имеет большое значение для привлечения китайских инвестиций в Центрально-Восточную Европу, в частности в Литву. Так, Клайпеда – крупнейший контейнерный порт с большой розничной сетью в Литве и странах Балтии – является одним из важных факторов, привлекающих китайские инвестиции в Литву [Kamiński, Jurczyk, 2017].

---

13 В статистическом учете ПИИ китайскими и европейскими статистическими службами имеются методологические различия, ведущие к существенным различиям в данных. Однако как китайская, так и европейская статистика иллюстрирует схожие тенденции в отношениях Китая со странами Центрально-Восточной Европы в инвестиционной сфере.





**Рисунок 6 - Доля стран Прибалтики в накопленных китайских инвестициях в Центрально-Восточной Европе, 2010-2016 гг.<sup>14</sup>**

Кроме того, развитие транспортной инфраструктуры носит многоаспектный характер. По официальным данным статистики, China Merchant Group и Lithuanian Railways собираются создать совместную литовско-китайскую компанию, которая будет заниматься транспортно-экспедиторскими услугами между Литвой, Беларусью и Китаем и будет предоставлять логистические услуги. Это повысит объем китайских инвестиций в Литву, тем самым Китай улучшит свои позиции в Балтийском регионе. Для Литвы это означает поддержку транспортного сектора, который считается конкурентным преимуществом страны и доминирует в экспорте услуг. Таким образом, инвестиции Китая в транспортную инфраструктуру простимулируют развитие экономики Литвы [Nikula, Kotilainen, www].

Внешние инвестиции Китая в два других балтийских государства (Латвию и Эстонию) в течение нескольких лет остаются на стабильно низком уровне. Так, в 2017 г. объем притока китайского капитала в Эстонию насчитывал 17,5 млн евро, что составило почти 18% от общего притока китайских инвестиций в Прибалтику. В 2016 г. доля накопленного китайского капитала в Эстонии составила 17,7% от объема накопленных инвестиций в Прибалтике и 0,2% объема в Центрально-Восточной Европе (рис. 6 и 7).

Несмотря на выгодное географическое положение Эстонии и благоприятную инфраструктуру для морских путей (в Эстонии насчитывается около 30 портов), на транспортный сектор приходится сравнительно небольшая часть китайских инвестиций. Большая часть китайского капитала в Эстонии сосредоточена в секторах производства электрооборудования и деловых услуг [Grübler J. et al., www].

<sup>14</sup> Составлено по данным Министерства коммерции и Национального статистического бюро Китая.

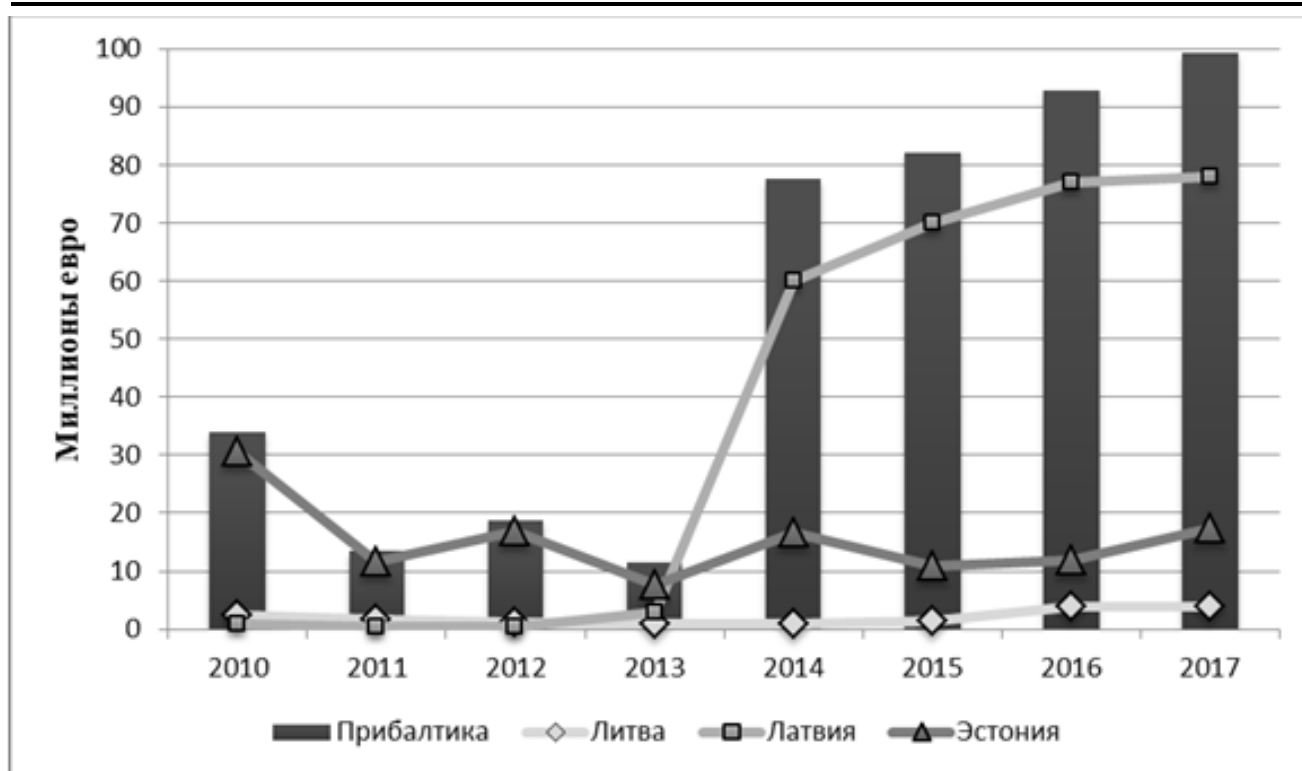


Рисунок 7 - Динамика притока китайских ПИИ в страны Прибалтики, 2010-2017 гг.<sup>15</sup>

Китайские инвестиции в Латвии находятся на достаточно низком уровне как в абсолютном, так и в относительном выражении, а наибольшая активность наблюдается в секторе недвижимости. Китай занимает 51-е место среди иностранных инвесторов и 44-е место по взносам в уставный капитал в Латвии. На начало 2016 г. китайский капитал в стране имели 170 компаний.

Huawei, ZTE и Alibaba являются одними из самых заметных китайских компаний, работающих в регионе. Тем не менее можно утверждать, что их стратегия для Латвии не была ориентирована на инвестиции: эти предприятия работают путем создания местного представительства и интеграции предложения в услуги местных игроков и розничные сети.

В последние годы политический диалог между двумя странами активизировался. Так, проведение в начале 2017 г. Латвией форума «16+1» повысило видимость страны в Китае, хотя неизвестно в какой степени эта видимость может быть материализована в виде китайских инвестиций в страну.

Согласно официальным статистическим данным Латвии, приток прямых инвестиций из Китайской Народной Республики в Латвию был ниже 3 млн евро до 2013 г., без крупных инвестиций в 2012 г. Объем китайских инвестиций превысил порог в 3 млн евро в 2013 г. и вырос до 59,9 млн евро в 2014 г. В 2017 г. объем притока китайского капитал достиг 78 млн евро, что составляет около 80% от общего притока китайских инвестиций в Прибалтику<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> По данным национальных банков стран Балтии.

<sup>16</sup> По данным Национального Банка Латвии.

С 2014 г. основная часть китайских капиталовложений в Латвии сосредотачивалась в секторе недвижимости. Важно отметить, что политика, действующая с 2010 г., позволяет гражданам стран, не входящих в ЕС, обращаться за постоянным видом на жительство (так называемой «золотой визой») в Латвию (предоставление им прав на поездки по всей Шенгенской зоне) в обмен на инвестиции (одним из видов правомочных закупок является недвижимость). Поскольку резиденты КНР были в числе основных претендентов на получение вида на жительство в обмен на инвестиции в недвижимость, это считается одним из основных драйверов, увеличивших китайские инвестиции в Латвию [Laçon, www].

Учитывая ограниченный объем китайских инвестиций в Латвии, следует различать факторы, стоящие за текущим уровнем китайских инвестиций, и факторы, которые могут определить будущие инвестиционные тенденции.

На сегодняшний день большая часть китайских инвестиций в Латвию связана с недвижимостью в рамках «золотой визы». Этот фактор следует рассматривать как искусственный драйвер китайских инвестиций, так как он определяется целью приобретения вида на жительство, а не вложением инвестиций как таковых. Поскольку в последние годы минимальные инвестиционные ограничения на получение вида на жительство были увеличены, вполне вероятно, что объем китайских инвестиций в недвижимость в Латвии сократится в будущем.

Что касается того, почему китайские инвестиции в Латвию остаются на низком уровне и не выходят за пределы сектора недвижимости, то следует отметить относительно небольшие размеры латвийской экономики, а также отсутствие крупных инфраструктурных проектов. Также китайские инвесторы отмечают, что Латвия и другие страны Балтии практически неизвестны в Китае, что нет истории сотрудничества или конкретных примеров долгосрочных успешных связей со страной и регионом. Некоторые инвесторы называют сложные политические отношения между Латвией и Россией потенциально дестабилизирующим фактором для китайского бизнеса [Kamiński, Jurczyk, 2017].

Можно утверждать, что формат сотрудничества «16+1» и встреча глав государств и правительств стран формата в Риге в ноябре 2016 г. повысили осведомленность о Латвии среди китайских инвесторов. Пока еще слишком рано делать выводы о том, как это повлияло на инвестиционную динамику. Что касается возможной позитивной динамики в будущем, то китайские инвесторы называют строительство высокоскоростной железной дороги «Rail Baltica» (Таллинн – Рига – Каунас – Варшава) как возможным инвестиционным проектом, так и инфраструктурой, которая могла бы увеличить региональную связанность, сделав регион более привлекательным для проектов логистики и распределительных центров [Hanemann, Nuotari, EU-China FDI..., www].

## Заключение

В настоящее время экономические отношения Китая с государствами Балтии имеют сравнительно небольшие масштабы, но тем не менее они развиваются стабильными темпами. Китайско-балтийские двусторонние отношения по большей части являются взаимовыгодными. Развивая экономическое взаимодействие со странами Балтии, Китай стремится решить вопросы, связанные с выходом на новые рынки, в то время как страны региона получают необходимый капитал для модернизации экономики и транспортной инфраструктуры. Инициатива Китая «Пояса и пути» также может предоставить странам Балтии большие возможности для

интеграции в глобальную торгово-инвестиционную транспортную сеть, что, безусловно, положительно скажется на развитии их национальных экономик.

### Библиография

1. Глинкина С.П., Куликова Н.В. Трансформация в странах Центрально-Восточной Европы: ожидания и реалии // Научные труды Вольного экономического общества России. 2016. Т. 201. С. 605-624.
2. Яковлев А.А., Голубкин А.В. К вопросу об экономическом сотрудничестве Китая со странами Центрально-Восточной Европы // Экономика и управление. 2017. № 9 (143). С. 13-19.
3. Grübler J. et al. Economic policy implications of the Belt and Road Initiative for CESEE and Austria. URL: <https://wiiw.ac.at/economic-policy-implications-of-the-belt-and-road-initiative-for-cesee-and-austria-dlp-4549.pdf>
4. Gubins S. The new Silk Road: Latvian branch. Riga: Certus Think Tank, 2017.
5. Hanemann T., Huotari M. A new record year for Chinese outbound investment in Europe. URL: [https://www.stiftung-mercator.de/media/downloads/3\\_Publikationen/MERICS\\_A\\_New\\_Record\\_Year\\_for\\_Chinese\\_Outbound\\_Investment\\_in\\_Europe\\_20160216.pdf](https://www.stiftung-mercator.de/media/downloads/3_Publikationen/MERICS_A_New_Record_Year_for_Chinese_Outbound_Investment_in_Europe_20160216.pdf)
6. Hanemann T., Huotari M. EU-China FDI: working towards reciprocity in investment relations: a report by Rhodium Group (RHG) and the Mercator Institute for China Studies (MERICS). URL: <https://www.merics.org/en/papers-on-china/reciprocity>
7. Kalendiene J., Dapkus M., Pukeliene V. Nordic-Baltic countries and China: trends in trade and investment: a business perspective // The new Silk Road: China meets Europe in the Baltic Sea region. World Scientific Publishing Company, 2017. P. 77-103.
8. Kalotay K. Inward and outward foreign direct investment in the Baltic Sea region // The economic state of the Baltic Sea region. Centrum Balticum Foundation, 2017. Vol. 3. P. 149-159.
9. Kamiński T., Jurczyk T. Untapped instrument. Sovereign Wealth Funds and Chinese policy toward the Central and Eastern European countries // Political players? Sovereign Wealth Fund's investments in Central and Eastern Europe. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 2017.
10. Larçon J.-P. The economic impact of China on the Baltic Sea region. Some recommendations for policy-makers. URL: [http://www.bmiinstitute.com/uploads/Larçon,%20J-P%20\(2017\).%20The%20economic%20impact%20of%20China%20on%20the%20Baltic%20Sea%20region.%20Centrum%20Balticum.%20BSR%20Policy%20Briefing%20series%205..pdf](http://www.bmiinstitute.com/uploads/Larçon,%20J-P%20(2017).%20The%20economic%20impact%20of%20China%20on%20the%20Baltic%20Sea%20region.%20Centrum%20Balticum.%20BSR%20Policy%20Briefing%20series%205..pdf)
11. Nikula N., Kotilainen M. Determinants for foreign direct investment in the Baltic Sea region. URL: <https://www.etla.fi/wp-content/uploads/ETLA-Raportit-Reports-1.pdf>

### **Economic mechanisms of the penetration of the People's Republic of China into the post-Soviet countries of the Baltic region**

**Aleksandr V. Golubkin**

Junior researcher,  
Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences,  
117218, 32 Nakhimovsky av., Moscow, Russian Federation;  
e-mail: golubkinalexander@gmail.com

**Artem A. Yakovlev**

Junior researcher,  
Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences,  
117218, 32 Nakhimovsky av., Moscow, Russian Federation;  
e-mail: Artem\_Yakovlev@mail.ru

## Abstract

The article is devoted to the analysis of the economic cooperation of the People's Republic of China with the Baltic countries, as well as the mechanisms of China's penetration into the region. The states of the Baltic Sea are viewed as one of the promising areas of China's foreign policy, because China can ultimately enter the EU market through them. The concept of interaction with the countries of Central and Eastern Europe, called "16+1", that has been developed by China within the framework of the Belt and Road Initiative, should contribute to increasing transport connectivity, boosting the economic potential and cooperation in the high-tech sector, and creating new opportunities for economic development in the countries of the Baltic region. The article aims to assess the current state, promising directions and risks of in-depth cooperation between the People's Republic of China and the post-Soviet Baltic countries. The main tasks include the study of mutual interests in cooperation between China and the Baltic countries, assessment of the scale of economic interaction between countries, analysis of China's influence on the development of the countries in the region. The article uses such research methods as theoretical and comparative analysis, observation, synthesis, generalisation, description, graphic modelling. The analysis covers China's economic interaction with Latvia, Lithuania and Estonia between 2010 and 2017.

## For citation

Golubkin A.V., Yakovlev A.A. (2018) Ekonomicheskie mekhanizmy proniknoveniya Kitaiskoi Narodnoi Respubliki v postsovetskie strany Baltiiskogo regiona [Economic mechanisms of the penetration of the People's Republic of China into the post-Soviet countries of the Baltic region]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 8 (8A), pp. 284-297.

## Keywords

Baltic states, China, Belt and Road Initiative, economic cooperation, foreign direct investment, international trade, transport corridors.

## References

1. Glinkina S.P., Kulikova N.V. (2016) Transformatsiya v stranakh Tsentral'no-Vostochnoi Evropy: ozhidaniya i realii [Transformation in Central and Eastern Europe: expectations and realities]. *Nauchnye trudy Vol'nogo ekonomicheskogo obshchestva Rossii* [Proceedings of the Free Economic Society of Russia], 201, pp. 605-624.
2. Grüber J. et al. *Economic policy implications of the Belt and Road Initiative for CESEE and Austria*. Available at: <https://wiiw.ac.at/economic-policy-implications-of-the-belt-and-road-initiative-for-cesee-and-austria-dlp-4549.pdf> [Accessed 27/07/18].
3. Gubins S. (2017) *The new Silk Road: Latvian branch*. Riga: Certus Think Tank.
4. Hanemann T., Huotari M. *A new record year for Chinese outbound investment in Europe*. Available at: [https://www.stiftung-mercator.de/media/downloads/3\\_Publikationen/MERICS\\_A\\_New\\_Record\\_Year\\_for\\_Chinese\\_Outbound\\_Investment\\_in\\_Europe\\_20160216.pdf](https://www.stiftung-mercator.de/media/downloads/3_Publikationen/MERICS_A_New_Record_Year_for_Chinese_Outbound_Investment_in_Europe_20160216.pdf) [Accessed 27/07/18].
5. Hanemann T., Huotari M. *EU-China FDI: working towards reciprocity in investment relations: a report by Rhodium Group (RHG) and the Mercator Institute for China Studies (MERICS)*. Available at: <https://www.merics.org/en/papers-on-china/reciprocity> [Accessed 27/07/18].
6. Kalendiene J., Dapkus M., Pukeliene V. (2017) Nordic-Baltic countries and China: trends in trade and investment: a business perspective. In: *The new Silk Road: China meets Europe in the Baltic Sea region*. World Scientific Publishing Company, pp. 77-103.
7. Kalotay K. (2017) Inward and outward foreign direct investment in the Baltic Sea region. In: *The economic state of the Baltic Sea region*, Vol. 3. Centrum Balticum Foundation, pp. 149-159.

8. Kamiński T., Jurczyk T. (2017) Untapped instrument. Sovereign Wealth Funds and Chinese policy toward the Central and Eastern European countries. In: *Political players? Sovereign Wealth Fund's investments in Central and Eastern Europe*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
9. Larçon J.-P. *The economic impact of China on the Baltic Sea region. Some recommendations for policy-makers*. Available at: [http://www.bmiinstitute.com/uploads/Larçon,%20J-P%20\(2017\).%20The%20economic%20impact%20of%20China%20on%20the%20Baltic%20Sea%20region.%20Centrum%20Balticum.%20BSR%20Policy%20Briefing%20series%205..pdf](http://www.bmiinstitute.com/uploads/Larçon,%20J-P%20(2017).%20The%20economic%20impact%20of%20China%20on%20the%20Baltic%20Sea%20region.%20Centrum%20Balticum.%20BSR%20Policy%20Briefing%20series%205..pdf) [Accessed 27/07/18].
10. Nikula N., Kotilainen M. *Determinants for foreign direct investment in the Baltic Sea region*. Available at: <https://www.etla.fi/wp-content/uploads/ETLA-Raportit-Reports-1.pdf> [Accessed 27/07/18].
11. Yakovlev A.A., Golubkin A.V. (2017) K voprosu ob ekonomicheskom sotrudnichestve Kitaya so stranami Tsentral'no-Vostochnoi Evropy [On China's economic cooperation with the countries of Central and Eastern Europe]. *Ekonomika i upravlenie* [Economics and management], 9 (143), pp. 13-19.