

УДК:327, 339.926

ИНВЕСТИЦИИ КИТАЯ В МОРСКИЕ ПОРТЫ СТРАН ЕС

© 2023 г. **ЯНЬБИНЬ У.**

Соискатель факультета мировой политики, МГУ М.В. Ломоносова.

119991, Россия, Москва, Ленинские горы, д. 1

E-mail: *yanbinwu@yandex.ru*

Поступила в редакцию 15.04.2023

После доработки 29.06.2023

Принята к публикации 04.07.2023

Аннотация. Объект исследования статьи – китайские инвестиции в портовую инфраструктуру стран ЕС. На основе изучения разработанных КНР и ЕС документов сделан анализ мотивов вложения финансовых средств в портовую инфраструктуру и текущего состояния проектов КНР в Европе с китайской точки зрения. Представлен взгляд Евросоюза на китайские капиталовложения и их перспективы. В последние годы объем китайских инвестиций в портовую инфраструктуру стран ЕС увеличился, а роль портов как центров экономического и торгового сотрудничества Пекина и Брюсселя стала более заметной. Однако в Евросоюзе усиливается негативная оценка этих тенденций. Некоторые государства опасаются, что инвестиции из Китая повлияют на их собственные позиции в судоходной отрасли, вызовут политические разногласия внутри интеграционного объединения, будут иметь далеко идущие геополитические последствия и могут угрожать безопасности. Автор считает, что, инвестируя в порты ЕС, Китай руководствуется исключительно экономическими и торговыми интересами и выступает за активное развитие взаимовыгодного портового сотрудничества.

Ключевые слова: инвестиции в портовую инфраструктуру, ЕС, КНР, китайско-европейские отношения, экономика, безопасность

DOI: 10.31857/S0201708323060189

EDN: ybowkv

Развитие портовой инфраструктуры – важный компонент инициативы КНР «Пояс и путь». В последние годы Китай вложил значительные средства в развитие портов в Европе. Многие европейские страны рассматривают инвестиции в порто-

вую инфраструктуру из КНР¹ как возможность для развития, однако некоторые утверждают, что тем самым Пекин усиливает влияние в Европе, создает серьезные экономические и политические риски и потенциально угрожает безопасности ЕС. Однако китайские специалисты считают, что капиталовложения направлены на получение коммерческой выгоды и реализацию экономических интересов Китая и не могут иметь политический характер [Zou, Sun, 2021]. Что касается развития отношений КНР и ЕС в сфере экономики и торговли, ученые в целом согласны, что Брюссель становится все более чувствительным к инвестиционной деятельности Пекина. Возникает явление пансекьюритизации (*pan-securitization*) [Liu, 2019; 2022]. На фоне усиления глобальной конфронтации КНР и США и углубления координации американо-европейского политического курса в отношении Китая изучение текущего состояния и восприятия китайско-европейского портового сотрудничества имеет большое значение для инвесторов и транснациональных компаний.

Текущее состояние китайских инвестиций в портовую инфраструктуру стран ЕС

В конце 2022 г. КНР стала третьим по важности партнером Евросоюза по экспорту товаров и крупнейшим импортером в ЕС². В 14-м пятилетнем Плане национального экономического и социального развития и видения Китая до 2035 г.³ особое внимание уделено созданию нового международного сухопутно-морского торгового коридора [Кашин и др., 2021]. Тесные торговые отношения КНР и ЕС и потенциал рынка последнего привлекают китайских инвесторов в портовую инфраструктуру [Liu, Ma, 2022].

В последние годы государственные предприятия КНР осуществили значительные инвестиции и строительство портов в Греции, Италии, Испании, Франции, Бельгии, Нидерландах, Германии и других странах ЕС. Китай активно расширяет двустороннее судоходное сотрудничество и инвестиции в портовую инфраструктуру в европейском регионе, связывая их со все более диверсифицированными железнодорожными транспортно-логистическими проектами «Транс-Евразия Логистика» (*Trans-Eurasia Logistics*) и «Китайско-Европейская морская и железнодорожная логистика» (*Ocean-Rail Logistics*) в рамках инициативы «Пояс и путь», для построения взаимосвязанного партнерства КНР и ЕС [Zou, 2022].

¹ В данной статье под китайскими инвестициями в портовую инфраструктуру в основном понимается приобретение акций, строительство и эксплуатация портов государственными предприятиями КНР.

² Eurostat. 2022. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics#China_largest_partner_for_EU_imports_of_goods_in_2022 (дата обращения: 12.04.2023).

³ The 14th Five-Year Plan (2021-2025) for National Economic and Social Development and Vision 2035 of the People's Republic of China. The State Council of the People's Republic of China. 2021. URL: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (дата обращения: 11.04.2022).

Китайские компании заинтересованы в инвестициях в порты среднего размера с выгодным географическим положением с целью их расширения и дальнейшего превращения в крупные транспортно-логистические центры [Гемуева, 2019]. В Южной Европе Греция, Италия и Испания – основные страны-реципиенты портовых инвестиций китайских компаний. В частности, значительные средства вложены в порт Пирея в Греции. Китайская компания «Чайна Оушен Шиппинг (Груп) Компани» (*China Ocean Shipping (Group) Company, COSCO*)¹ приобрела 67% акций контейнерного терминала порта² и использует его в качестве международного перевалочного узла, что сделало Пирей крупнейшим контейнерным портом Восточного Средиземноморья. Грузы следуют по маршруту КНР – Средиземноморье, далее из Пирейского порта отправляются наземным транспортом через страны Юго-Восточной Европы в страны Центральной и Восточной Европы, что позволяет оптимизировать временные затраты [Van der Putten, 2016]. Сокращение дистанций морского транспорта и удобство железнодорожных перевозок определили успех проекта «Порт Пирей + морская и железнодорожная логистика» [Sang, 2019]. В 2013 г. транспортная компания «Чайна Мерчантс Порт» (*China Merchants Port, CMPort*) расширила международную деятельность, приобретя 49% акций «Терминал Линк» (*Terminal Link*) – дочерней компании «СиЭмЭй СиДжиЭм Груп» (*CMA CGM Group*), включая часть акционерного капитала и права эксплуатации портов в таких странах, как Франция, Мальта и Греция³. В 2016 г. *COSCO* совместно с компанией «Циндао Порт Груп» (*Qingdao Port Group*) купила 40% акций контейнерного терминала порта Вадо (Италия) и участвовала в его строительстве и эксплуатации⁴. В 2017 г. *COSCO* приобрела 51% акций испанской компании «Ноатум Порт Холдингс» (*Noatum Port Holdings, NPH*) и стала принимать участие в эксплуатации ее терминалов в портах Валенсии и Бильбао⁵. Логистический маршрут между этими портами проходит через Мадрид, соединяет Средиземное море и Атлантический океан и обеспечивает диверсификацию наземных и морских транспортных проектов КНР и ЕС. Кроме того, в рамках проекта «Китайско-Европейская морская и же-

¹ Одна из крупнейших транспортных компаний в мире. Штаб-квартира расположена в Шанхае.

² В 2008 г. *COSCO* подписала с греческой стороной концессионное соглашение сроком на 35 лет. В 2010 г. она учредила компанию «СиОуЭсСиОУ Шиппинг Порте Пайриэс Терминал Лимитид» (*COSCO Shipping Ports Piraeus Terminal Ltd, PCT*) для управления пирсами II и III. В 2016 г. *COSCO* приобрела 67% акций Управления порта Пирея и в августе того же года приступила к управлению. Новая компания «СиОуЭсСиОУ Шиппинг Пайриэс Порт Лимитид» (*COSCO Shipping Piraeus Port Limited, PPA*) расширила бизнес в Греции и начала эксплуатировать также паромные, круизные и нефтегазовые терминалы, заниматься судоремонтом и судостроением.

³ Официальный сайт China Merchants. URL:

https://www.cmhk.com/main/a/2020/c27/a40180_41704.shtml (дата обращения: 06.04.2023).

⁴ Официальный сайт COSCO. URL:

https://www.coscoshipping.com/art/2016/10/17/art_6864_51874.html (дата обращения: 06.04.2023).

⁵ Официальный сайт COSCO. URL:

https://www.coscoshipping.com/art/2017/6/12/art_6864_59824.html (дата обращения: 10.04.2023).

лезнодорожная логистика» создана новая транспортная ветка в Центральной Европе из Триеста в Будапешт через Словению¹.

В западноевропейском регионе китайские компании инвестируют в основном в порты Франции, Бельгии, Нидерландов и Германии. Гонконгская компания «Хатчисон Вампоа Порт Холдингс Лимитед» (Hutchison Whampoa Port Holdings Limited) через дочернюю компанию «Юропиан Контейнер Терминал Компани» (*European Container Terminal Company*) управляет контейнерными терминалами «Юромакс» (Euromax) и «Дельта» (Delta) в Роттердаме². У *Hutchison Whampoa* также есть проекты терминалов в портах Дуйсбурга (Германия), Антверпена (Бельгия) и Венло (Нидерланды). *COSCO*, в результате приобретения 35% акций контейнерного терминала *Euromax* в порту Роттердама в 2016 г., участвует в эксплуатации крупнейшего узлового порта в Северо-Западной Европе³. В 2017 г. *China Ocean Shipping (Group) Company* получила долю в «Маэрск Терминал» (APMT) в бельгийском порту Зебрюгге и контрольный пакет акций в размере 85,45%⁴. В 2021 г. *COSCO* собиралась приобрести 35% акций контейнерного терминала «Толлерорт» (CTT) в порту Гамбурга⁵, однако правительство Германии одобрило покупку только 24,99% акций⁶. ФРГ – центр торговли Евросоюза с Китаем. Порты Гамбурга и Дуйсбурга – основные транзитные пункты на маршруте Китай – Европа и места соединения морского и сухопутного путей.

Китайские портовые инвестиционные проекты в странах ЕС охватывают практически все регионы: от Пирея в Греции до Гамбурга в Германии, от Средиземного моря до Северного моря. Тесные экономические и торговые связи Китая и Евросоюза – движущая сила обширных инвестиций, которые показывают, что ЕС – важная часть глобальной стратегии крупных государственных транспортных компаний КНР.

Восприятие китайских инвестиций в портовую инфраструктуру стран ЕС

По мнению российских экспертов, европейско-китайские отношения испытывают «эффект перелива», но если раньше сотрудничество в торгово-инвестиционной сфере «переливалось» в партнерство в политических и стратегиче-

¹ Официальный сайт COSCO. URL:

https://www.coscoshipping.com/art/2022/6/27/art_6864_273348.html (дата обращения: 10.04.2023).

² Официальный сайт ECT Hutchison Ports. URL: <https://www.ect.nl/en/terminals> (дата обращения: 01.04.2023).

³ Официальный сайт COSCO. URL:

https://www.coscoshipping.com/art/2016/5/11/art_6864_48218.html (дата обращения: 01.04.2023).

⁴ Официальный сайт COSCO. URL:

https://tech.coscoshipping.com/art/2017/9/13/art_7232_64145.html (дата обращения: 05.04.2023).

⁵ Официальный сайт COSCO. URL:

https://www.coscoshipping.com/art/2021/9/22/art_21744_216725.html (дата обращения: 05.04.2023)

⁶ COSCO buys 24.9% stake in Hamburg terminal. China Daily. 27.10.2022. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202210/27/WS635a4376a310fd2b29e7eddf.html> (дата обращения: 05.04.2023).

ских вопросах, то теперь возросшая политизация воздействует на экономику [Кашин и др., 2022]. Другими словами, тема безопасности серьезно влияет на отношения Китая и ЕС.

*Таблица 1***Модели восприятия европейцами роли портовых инвестиций КНР**

Модель восприятия	Основные аспекты	Примеры
Кооперативное развитие (преобладающее мнение в прошлом)	Привлечение дополнительных инвестиций для модернизации европейских портов и ускорения экономического роста в европейских странах	Строительство и эксплуатация Пирейского порта
Конкуренция на рынке (преобладающее мнение сегодня)	Рыночная конкуренция с европейскими компаниями и влияние компаний КНР на доминирующее положение европейских компаний в атлантическо-средиземноморской торговле	Приобретение китайскими компаниями (COSCO, CMA и др.) акций крупных европейских компаний
Политические разногласия и угрозы безопасности (прогноз преобладающего мнения в будущем)	Влияет на единство европейской политики в отношении КНР, угрожает европейской безопасности, скрывает военные цели за китайскими инвестициями в европейские торговые порты	Порт Риеки, Хорватия Порт Гамбурга, Германия

Составлено автором на основе данных СМИ.

Существует три основных взгляда на китайские инвестиции в портовую инфраструктуру стран ЕС (Табл. 1). В некоторых странах считают, что инвестиции КНР способствовали развитию инфраструктуры Евросоюза и помогли национальным экономикам, находящимся в кризисе [Prodi, 2015], в частности Греции и Италии. Например, китайские инвестиции в порт Пирея привнесли динамизм в экономическое развитие региона, обеспечив более 2,6 тыс. рабочих мест и косвенно повлияв на создание 10 тыс. рабочих мест¹.

Представители портовых логистических центров Западной Европы считают, что компании КНР изменили и даже нарушили структуру местного европейского рынка, повлияв на развитие европейских компаний и портов [Ekman, 2018]. Китайские инвестиции в транспортную сферу Средиземноморского побережья Европы способствовали скачкообразному развитию и повышению роли портов Южной Европы в европейском и международном судоходстве. Проекты Китая изменили сложившиеся торговые потоки и логистические схемы, что привело к дисбалансу интересов внутри ЕС. КНР пока не угрожает доминированию европейских предприятий на рынке. Пор-

¹ Business environment guide for enterprises investing abroad in countries (regions). China Council for the Promotion of International Trade. 2020. URL: <https://www.ccpit.org/image/1/dfe25b55fd164d44a1444dd6a5ea728e.pdf> (In Chinese). (дата обращения: 05.04.2023).

товые и судоходные компании, такие как «ЭйПиЭм Маэрск» (*APM-Maersk*), «Медитерранеан Шиппинг Компани» (*Mediterranean Shipping Company, MSC*), *СМА CGM*, «Хапаг-Ллойд» (*Hapag-Lloyd*) и «Еурогейт» (*Eurogate*), по-прежнему выступают лидерами в области инвестиций и развития портов в Европе и в мире.

Инвестиции в портовую инфраструктуру становятся важным фактором в отношениях КНР и государств – членов ЕС, таких как Греция, Италия и Испания, и усиливают опасения Брюсселя, что китайские проекты окажут негативное влияние на интеграционные процессы [Anthony et al., 2021]. Капиталовложения КНР в европейские порты рассматриваются как инструмент влияния на политику и все чаще воспринимаются Евросоюзом как вызов. Брюссель считает, что коммерческая деятельность китайских государственных компаний имеет скрытые цели «оборонного характера» [Kirsch, 2023]. В последние годы Еврокомиссия и Европарламент неоднократно заявляли о необходимости разработки единой и согласованной стратегии в отношении Китая, согласно которой все государства-члены должны нести ответственность за обеспечение соответствия сотрудничества с КНР законам, правилам и политическому курсу ЕС¹. Поскольку китайские компании все больше инвестируют в портовые проекты в Европе, Брюссель испытывает беспокойство по поводу потенциального расширения китайского военного присутствия в европейских странах. Несмотря на отсутствие публично заявленных планов превращения европейских портов в военные базы, китайские военные корабли заходили с дружеским визитом в Пирейский порт, что вызывает опасения ЕС в связи с возможностью появления китайских военных объектов в таких странах, как Греция [Duchatel, 2019]. Одна из причин подозрений Евросоюза заключается в том, что некоторые европейские порты, управляемые китайскими компаниями, являются логистическими центрами НАТО². Опасения по поводу безопасности продолжают увеличиваться на фоне усиления глобальной конкуренции КНР и США. Растет вероятность, что Евросоюз вслед за США будет ограничивать китайские инвестиции в портовую инфраструктуру.

Негативное восприятие странами ЕС китайских портовых инвестиций становится все более выраженным. С одной стороны, Евросоюз рассматривает китайские вложения в геополитическом контексте, исходя из тезиса о конкуренции великих держав, и не признает наличие общих интересов с КНР в сфере развития портов. С другой – на восприятие европейских стран оказывают влияние США, которые опасаются, что китайские инвестиции могут ослабить позиции Вашингтона в регионе.

¹ Joint Communication to the European Parliament and the Council: elements for a New EU Strategy on China. European Commission. 22.06.2016. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016JC0030&from=EN> (дата обращения: 29.04.2022); EU-China: A Strategic Outlook. European Commission. 12.03.2019. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52019JC0005&from=EN> (дата обращения: 15.04.2023).

² Chinese strategic interests in European ports. 02.2023. URL: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2023/739367/EPRS_ATA\(2023\)739367_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2023/739367/EPRS_ATA(2023)739367_EN.pdf) (дата обращения: 28.04.2023).

По этим причинам проекты компаний КНР в Европе имеют геополитическое значение, выходящее за рамки двусторонних отношений.

Заключение

Портовая инфраструктура – ключевой элемент развития отношений КНР и ЕС в экономической и торговой сферах, которые открывают возможности для дальнейшего сотрудничества. В последние годы китайские инвестиции способствовали укреплению дружественных отношений некоторых стран ЕС с Китаем и улучшили восприятие Пекина, однако оценка инвестиционной деятельности КНР зависит не только от внутренних, но и от внешних факторов.

Глубокие изменения в международной обстановке, в частности противостояние КНР и США и кризис на Украине, усилили неопределенность в китайско-европейских отношениях. В области идеологии, высоких технологий и новых отраслей промышленности Брюссель все в большей степени координирует свои действия с Вашингтоном, а Пекин и Москва продолжают укреплять сотрудничество в области торговли, энергетики и финансов. Превращение этих тенденций в политический статус-кво вызывает в ЕС сомнения. Евросоюз неоднократно подчеркивал, что «снижение риска» (*derisking*) в отношениях с Китаем не означает «разрыва» (*decoupling*). Однако политика Брюсселя и расплывчатость концепции «снижение риска» угрожают китайским инвестиционным проектам в Европе.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Гемуева К.А. (2019) Китайские инвестиции в транспортную инфраструктуру ЕС: стимул для развития двусторонней торговли? *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. № 6. С. 152–169.

Кашин В.Б., Пятачкова А.С., Смирнова В.А., Литвинов А.А., Поташев Н.А. (2021) *Китайские эксперты о новом пятилетнем плане КНР*. ЦКЕМИ НИУ ВШЭ, Москва. 24 с. URL: <https://cceis.hse.ru/data/2021/03/29/1386510407/14-%D1%8F%20%D0%BF%D1%8F%D1%82%D0%B8%D0%BB%D0%B5%D1%82%D0%BA%D0%B0.pdf> (дата обращения: 28.04.2023).

Кашин В.Б., Шеин С.А., Мельникова Ю.Ю., Красикова Л.В., Поташев Н.А. (2022) *Европейский союз и Китайская Народная Республика: (не) стратегическое партнерство?* Рабочая тетрадь. № 65. НП РСМД, Москва. 40 с.

Anthony I., Zhou J., Yuan J., Su F., Kim J. (2021) China – EU Connectivity in an Era of Geopolitical Competition. *SIPRI Policy Paper*. Issue 59. 50 p. URL: <https://www.sipri.org/sites/default/files/2021-03/sipripp59.pdf> (accessed: 15.11.2021).

Duchatel M. (2019) Blue China in the Mediterranean, Beyond Port Management. *Italian Institute for International Political Studies*. 04.02.2019. URL: <https://www.ispionline.it/en/publication/blue-china-mediterranean-beyond-port-management-2216> (accessed: 15.11.2021).

Ekman. A. (2018) *China in the Mediterranean: An Emerging Presence*. Notes de l' Ifri. Ifri, Paris, France. 21 p. URL: https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/ekman_china_mediterranean_2018_v2.pdf (accessed: 29.11.2022).

- Kirsch S. (2023) *The BRI in Europe-Opportunities for a Transatlantic Response*. Belfer Center for Science and International Affairs. Harvard Kennedy School, Cambridge, USA. 64 p.
- Liu W., Ma X. (2022) Maritime Silk Road port cooperation boosts the establishment of China-EU Blue Partnership. *Research and Explore*. Issue 3. P. 108–111. (In Chinese).
- Liu Z. (2019) *Europe and the "Belt and Road" Initiative: Responses and Risks*. China Social Science Press, Beijing, China. 137 p. (In Chinese).
- Liu Z. (2022) The "Pan-Securitization" of EU Connectivity Policy and Sino-European Cooperation. *Theory Journal*. Issue 1. P. 72–81. (In Chinese).
- Prodi R. (2015) A Sea of Opportunities: The EU and China in the Mediterranean. *Mediterranean Quarterly*. Vol. 26. Issue 1. P. 1–4.
- Sang X. (2019) Problems and Potential Risks of China's Port Investment in Europe: the Port of Piraeus as an Example. *International Forum*. Issue 3. P. 22–36. (In Chinese).
- Van der Putten F.P. (2016) Infrastructure and Geopolitics: China's Emerging Presence in the Eastern Mediterranean. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*. Issue 4. P. 337–351.
- Zou Z., Sun D. (2021) China's Seaport Diplomacy in the Eastern Mediterranean: Features, Dynamics and Prospects. *China: An International Journal*. Issue 4. P. 100–120.
- Zou Z. (2022) China's Port Investment in Europe and China-EU Interconnectivity Partnership. *Pacific Journal*. Issue 12. P. 64–75. (In Chinese).

China's Investment in EU member-states' Seaports

U. Yanbin

External PhD Student of the Faculty of World Politics

Lomonosov Moscow State University

1 Leninskie Gory, Moscow, Russia, 119991

E-mail: yanbinwu@yandex.ru

Abstract. The article focuses on the Chinese port investment in the EU countries and analyses the motivation and current situation behind it from the Chinese perspective as well as explains the European perception of investment and its future prospect. The study is based on the Chinese and European official documents and Chinese scholars' articles. In recent years, the number of Chinese port investment projects in European countries has been increasing, and the role of ports as hubs in China-EU economic and trade cooperation has become more prominent. However, the negative perception of Chinese port investment in the EU also gradually increases. The EU is concerned that Chinese port investments will challenge the market dominance of European companies in the port shipping sector and cause political division within the EU, even with far-reaching geopolitical implications and security problems. Chinese academics generally believe that China's investment in EU ports is purely a matter of its own economic and trade interests rather than security considerations, and advocate that China and EU should actively promote port cooperation, follow the path of spatial integration and integration of interests, and build a multi-party community of interests for China-EU port cooperation, and require Europe to abandon the direct influence of external factors and commit to fostering a positive interaction between China and EU. It is necessary for Europe to work towards an effective cooperation between China and the EU on economic development issues and political security issues instead of creating a malicious confrontation.

Keywords: port investment, EU, China, China-European Union relations, economy, security

DOI: 10.31857/S0201708323060189

EDN: ybowkv

REFERENCES

- Anthony I., Zhou J., Yuan J., Su F., Kim J. (2021) China – EU Connectivity in an Era of Geopolitical Competition, *SIPRI Policy Paper*, 59. URL: <https://www.sipri.org/sites/default/files/2021-03/sipripp59.pdf> (accessed: 15.11.2021).
- Duchatel M. (2019) Blue China in the Mediterranean, Beyond Port Management, *Italian Institute for International Political Studies*, 04.02.2019. URL: <https://www.ispionline.it/en/publication/blue-china-mediterranean-beyond-port-management-2216> (accessed: 15.11.2021).
- Ekman. A. (2018) *China in the Mediterranean: An Emerging Presence*, Notes de l' Ifri, Ifri, Paris, France. URL: https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/ekman_china_mediterranean_2018_v2.pdf (accessed: 29.11.2022).
- Gemueva K.A. (2019) Kitayskie investitsii v transportnyuyu infrastrukturu ES: stimul dlya razvitiya dvustoronney trgovli? [Chinese investments in the EU transport infrastructure: an incentive for the development of bilateral trade?], *Kontury global'nykh transformatsiy: politika, ekonomika, pravo*, 6, pp. 152–169. (In Russian).
- Kashin V.B., Pyatachkova A.S., Smirnova V.A., Litvinov A.A., Potashev N.A. (2021) *Kitayskie eksperty o novom pyatiletnem plane KNR* [Chinese experts on the new Five-year plan of the People's Republic of China], HSE, Moscow, Russia. (In Russian).
- Kashin V.B., Shein S.A., Mel'nikova Yu.Yu., Krasikova L.V., Potashev N.A. (2022) Evropeyskiy soyuz i Kitayskaya Narodnaya Respublika: (ne) strategicheskoe partnerstvo? [The European Union and the People's Republic of China: (not) a strategic partnership?], *Rabochaya tetrad'*, 65, NP RSMD, Moscow, Russia. (In Russian).
- Kirsch S. (2023) *The BRI in Europe-Opportunities for a Transatlantic Response*. Belfer Center for Science and International Affairs, Harvard Kennedy School, Cambridge, USA.
- Liu W., Ma X. (2022) Maritime Silk Road port cooperation boosts the establishment of China-EU Blue Partnership, *Research and Explore*, 3, pp. 108–111. (In Chinese).
- Liu Z. (2019) *Europe and the “Belt and Road” Initiative: Responses and Risks*, China Social Science Press, Beijing, China. (In Chinese).
- Liu Z. (2022) The “Pan-Securitization” of EU Connectivity Policy and Sino-European Cooperation, *Theory Journal*, 1, pp. 72–81. (In Chinese).
- Prodi R. (2015) A Sea of Opportunities: The EU and China in the Mediterranean, *Mediterranean Quarterly*, 26(1), pp. 1–4.
- Sang X. (2019) Problems and Potential Risks of China's Port Investment in Europe: the Port of Piraeus as an Example, *International Forum*, 3, pp. 22–36. (In Chinese).
- Van der Putten F.P. (2016) Infrastructure and Geopolitics: China's Emerging Presence in the Eastern Mediterranean, *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 4, pp. 337–351.
- Zou Z. (2022) China's Port Investment in Europe and China-EU Interconnectivity Partnership, *Pacific Journal*, 12, pp. 64–75. (In Chinese).
- Zou Z., Sun D. (2021) China's Seaport Diplomacy in the Eastern Mediterranean: Features, Dynamics and Prospects, *China: An International Journal*, 4, pp. 100–120.