

در اسلو حاضر شد. یک مثال جالب دیگر قرارداد دولت لهستان با یک شرکت دولتی چینی برای ساخت بزرگراه A۲ بین ورشو و لودز با کمک‌های مالی اروپا است. پس از امضای قرارداد، شرکت ملی مهندسی خارج از کشور چین (COVEC) که پیشنهادش کمتر از پنجاه درصد ۲/۸ میلیارد زوتی [واحد پول لهستان] (۱۱ میلیارد دلار) بود که دولت تخمین زده بود، اقدام به آوردن کارگران چینی به کشوری نمود که خود نیروی کار ارزان به غرب اروپا می‌فرستد. شرکت ملی مهندسی خارج از کشور چین در ژوئن ۲۰۱۱ از قرارداد بیرون رفت و یک بزرگراه نیمه تمام را به جا گذاشت و احتمال بسیار کمی دارد که این بزرگراه که امید می‌رفت برای مسابقات قهرمانی فوتبال اروپا در سال ۲۰۱۲ به بهره‌برداری برسد، تا آن موقع راه‌اندازی شود. دلیل رسمی این بود که قیمت مواد و ساخت و ساز بالا رفته است، اما دلیل غیر رسمی قوانین اروپا دربارهٔ طیف وسیعی از مسائل از کار گرفته تا استانداردهای مهاجرت بود. هر چند که در نهایت معامله بزرگراه لهستان شکست خورد ولی این معامله مثالی است از آنچه که در آینده ممکن است رخ بدهد یعنی شرکت‌های چینی پیشنهادهای پایین و جذابی ارائه کنند که براساس استفاده از کارکنان چینی که پایین‌تر از استانداردهای کاری و زیست محیطی اروپا کار می‌کنند، است و با دستمزدهای محلی و شرایط مالی شرکت‌های اروپایی نیافتنی است. به‌منظور اجتناب از جلب توجه، شرکت‌های چینی اغلب سعی می‌کنند از شرکت‌های

گذشته با موفقیت دست به ایجاد زیرساخت در سراسر جهان، از راه‌آهن در عربستان سعودی تا ساخت بنادر در آفریقا، زده‌اند. آنها، اکنون در حال دربرگرفتن اروپا هستند و بر کشورهای محتاج به پول حاشیهٔ اروپا که نیاز به ارتقای جاده‌ها، خطوط راه‌آهن و ساختمان‌های عمومی دارند تمرکز کرده‌اند. اما همین اتفاق به سادگی و به زودی ممکن است در قلب اروپا هم رخ بدهد. درهرحال، یک شرکت چینی در حال ساخت پل خلیج جدید سان فرانسیسکو در شانگهای است. در زمان ریاضت‌کشی فعلی، کشورهای اروپایی به‌طور قابل‌درکی جذب همان سیاست‌های اقتصادی شده‌اند که کالاهای مصرفی چینی را تا این حد ارزان قیمت تولید می‌کند. گفت وگو با دیپلمات‌های اروپایی نشان می‌دهد که هیئت‌های تجاری بلندمرتبهٔ چینی در پی یافتن فهرستی از پروژه‌های زیربنایی قابل خرید هستند که شرکت‌های چینی می‌توانند برای خرید آنها پیشنهاد بدهند. یک کشور اروپای شرقی فعلاً به دنبال مناقصه چینی برای ساخت نیروگاه‌های تصفیه آب مطابق با مقررات اروپاست. صربستان با تامین مالی بانک توسعه چین یک پل بر روی دانوب ساخت. این معامله خاص همزمانی مناسبی با اصرار چین برای پر کردن صندلی‌های خالی مراسم اهدای جایزهٔ نوبل در اسلو به لیو خیائو بروندهٔ ناشناس چینی داشت. صربستان در ابتدا تمایلی به پذیرش تقاضای پکن و رفتن به این مراسم از خود نشان نداد ولی در نهایت- و بعد از فشار اتحادیه اروپا-

همکاری مخابرات ایتالیا است. مشکل سرمایه‌گذاری مستقیم چین در اروپا، زمانی که دسترسی محدود اروپا به فرصت‌های مشابه در چین را در نظر می‌گیریم واضح‌تر می‌شود. بازار سرمایه در چین در بخش‌هایی که دولت برای راهبردهای توسعه اقتصادی خود مهم بداند، تا حد زیادی بسته باقی می‌ماند: این استثنای "بخش‌های راهبردی" با توجه به شرایط پیوستن چین به سازمان تجارت جهانی در سال ۲۰۰۱، زمانی که صادرات جهانی چین تنها یک ششم سال سطح ۲۰۱۰ بود، مجاز شمرده شده است. در بسیاری از بخش‌ها، اعم از حمل و نقل هوایی، بانک‌ها و انرژی‌های جایگزین، مقدار سهام خارجی به ۲۰ درصد از سرمایه محدود شده است. موانع سرمایه‌های خارجی در واقع با تصویب قانون به نفع "نواوری‌های داخلی" افزایش یافته است. اروپایی‌ها و آمریکایی‌ها در گرفتن مجوزهای رسمی از دولت چین برای ممانعت از گسترش این سیاست موفق شده‌اند، اما این نکته تفاوت اندکی در عمل به‌وجود آورده است. به‌طور خلاصه، این بدان معنی است که جیلی چین (Geely) می‌تواند ولو سوئد را بخرد اما مقررات چینی می‌توانند فرآیند برعکس [یعنی خریدن جیلی توسط ولو] را مسدود کند.

بازار آزاد اروپا برای خرید عمومی

راه سوم حضور چین در اروپا از طریق بازار آزاد اروپا برای خریدهای عمومی است. شرکت‌های چینی که با راهبرد "خروج از انزوا" برانگیخته شده‌اند، در دههٔ

راه سوم حضور چین در اروپا از طریق بازار آزاد اروپا برای خریدهای عمومی است. شرکت‌های چینی که با راهبرد "خروج از انزوا" برانگیخته شده‌اند، در دههٔ گذشته با موفقیت دست به ایجاد زیرساخت در سراسر جهان، از راه‌آهن در عربستان سعودی تا ساخت بنادر در آفریقا، زده‌اند، آنها، اکنون در حال دربرگرفتن اروپا هستند

