

П.М. Мозиас

НИУ ВШЭ

Морское хозяйство Китая: тенденции и проблемы развития

Современный хозяйственный подъём Китая имеет в том числе значительную морскую составляющую. Морское хозяйство КНР превратилось в диверсифицированный комплекс, в котором осуществляется интенсивное межотраслевое взаимодействие, создаётся значительное число рабочих мест; за счёт его развития формируются «полосы роста» в приморских регионах страны. Сама сложившаяся в КНР модель экономического роста обуславливает зависимость национальной экономики от состояния дел в морской сфере. Из-за относительной узости платёжеспособного спроса на внутреннем рынке китайская экономика в высокой степени ориентирована на экспорт, она не может поддерживать высокую динамику без сбыта товаров на внешних рынках, а поставки туда осуществляются преимущественно морем. Будучи быстро развивающейся экономикой, Китай страдает от относительно слабой обеспеченности собственными сырьевыми ресурсами. Поэтому он нуждается в эффективных и безопасных морских коммуникациях для удовлетворения за счёт импорта своих потребностей в энергоносителях и других сырьевых товарах. В то же время относительная скудость месторождений полезных ископаемых и биологических ресурсов в сухопутной части страны побуждает китайцев уделять всё большее внимание освоению ресурсов близлежащих морей.

В 2003 г. Госсовет КНР утвердил «Всекитайскую программу развития морского хозяйства». Планировалось, что к 2005 г. добавленная стоимость морского хозяйства составит около 4% национального ВВП, а к 2010 г. – более 5% национального ВВП. В приморских провинциях добавленная стоимость морского хозяйства должна была составить к 2005 г. более 8% местных валовых региональных продуктов

© Мозиас П.М., 2013

(ВРП), в ключевых провинциях её величина должна была составлять в абсолютном выражении не менее 100 млрд. юаней в год. К 2010 г. в приморских провинциях доля морской экономики в ВРП должна была превысить 10% (см. [8, с. 232]).

Однако ещё до истечения срока действия этой программы произошла определённая коррекция морской политики. Она соответствовала установкам выдвинутой руководством КНР в середине 2000-х годов так называемой научной концепции развития, которая, в частности, предусматривает «изменение модели экономического роста». Речь идёт об отказе от ставки на поддержание высоких темпов экономического роста любой ценой; о переносе центра тяжести с экстенсивных на интенсивные факторы роста, прежде всего – о внедрении научно-технологических и управленческих инноваций; о снижении удельного ресурсопотребления и ограничении негативного воздействия экономического роста на окружающую среду; о гармонизации экономических, социальных и экологических параметров развития (см. [4]).

В духе такого подхода была выдержана утверждённая Госсоветом КНР в 2008 г. новая «Государственная программа развития морской деятельности». Приоритетом в развитии морского хозяйства теперь было объявлено качество, а не абсолютное наращивание объёмов производства. Был продекларирован принцип «Осуществлять охрану разрабатываемых ресурсов и разрабатывать охраняемые ресурсы», и в этой связи предусматривалось создание по-настоящему комплексной системы мониторинга состояния морской среды. Вместе с тем, в количественном плане ставились даже более амбициозные задачи, чем в программе 2003 г.: предполагалось довести к 2010 г. долю морской экономики в национальном ВВП до уровня более 11%, а долю сферы услуг в структуре выпуска морского хозяйства – до уровня свыше 50%; в морской экономике предполагалось ежегодно создавать более 1 млн. рабочих мест (см. [8, с. 233]).

Содержанию «научной концепции развития» в целом соответствуют и ориентиры, касающиеся морского хозяйства, изложенные в 12-м пятилетнем плане (рассчитан на 2011–2015 гг.). К 2015 г. доля инновационных отраслей морского хозяйства в национальном ВВП должна увеличиться с 1 до 2%. Поставлена задача сформировать в приморских регионах 3–5 баз высокотехнологичной морской экономики, объём производства в каждой из которых будет превышать 100 млрд. юаней. К 2015 г. доля высокотехнологичных производств в структуре выпуска морского хозяйства должна превысить 10% (см. [8, с. 251–253]).

Тем не менее, следует отметить, что при всей важности политики государства, динамика и структура морского хозяйства определяются

не только ею, но и сложными, противоречивыми объективными тенденциями, свойственными современной переходной экономике КНР. Внедрение инноваций, интенсивных, ресурсосберегающих методов хозяйствования сдерживается давлением на экономику огромных трудовых ресурсов. В структуре морского хозяйства Китая значительное место занимают низкотехнологичные, трудоёмкие отрасли, главным преимуществом которых является возможность создания большого числа рабочих мест, и такое положение вещей, по-видимому, будет сохраняться ещё долго.

Изменению модели экономического роста во многом препятствуют и сложившиеся институциональные механизмы. Постепенность реформ и сохранение определённых идеологических предубеждений против приватизации способствовали тому, что структура прав собственности в экономике Китая остается нечёткой и непрозрачной. Не только предприятия, формально остающиеся в госсекторе, но и многие предприятия других укладов хозяйства фактически остаются связанными с государственными источниками финансирования. Административная децентрализация способствовала тому, что важными субъектами хозяйственной деятельности стали местные правительства и контролируемые ими компании. Они также могут полагаться на использование государственных средств, и не только из бюджетных источников. Банковская система в КНР остаётся в основном под контролем государства, и кредитные учреждения, в том числе на местах, подвергаются давлению в пользу выделения средств предприятиям, опекаемым той или иной лоббистской группировкой. Выход предприятий на фондовый рынок опосредуется сложными административными процедурами и, в конечном счёте, также зависит от соотношения сил внутри бюрократического аппарата.

Неразделённость финансов государства и предприятий, фактическое сохранение среды «мягких бюджетных ограничений» способствуют минимизации инвестиционных рисков. Как следствие, в экономике постоянно происходит разбухание инвестиционного спроса со стороны предприятий и местных властей. Инвестиции выполняются исходя не только из рациональной экономической логики, из расчёта на обслуживание определённых рынков, но и на основе специфической логики административной иерархии. Вложения, ориентированные на наращивание количественных объёмов производства, осуществляются просто потому, что это сулит определённым группам хозяйственников и чиновников выгоды (в том числе связанные с продвижением по служебной лестнице), тогда как возможные убытки в любом случае будут списаны на государство.

Закономерным следствием является поддержание экстенсивного экономического роста, несмотря на все декларации властей о необходимости изменения его характера. Такой процесс экономической экспансии не только сопровождается перерасходом дефицитных ресурсов, но и мультиплицирует дисбалансы спроса и предложения: безудержные инвестиции ведут к созданию избыточных производственных мощностей в «перегретых» отраслях, тогда как другим сферам должного внимания может и не уделяться. Давление групповых интересов во многом обесценивает и осуществляемые меры экологической политики. Эти общие проблемы, свойственные китайской экономике, наглядно проявляются и в морском хозяйстве страны.

Объём производства в морском хозяйстве КНР в 2009 г. впервые превысил отметку в 3 трлн. юаней и составил 3196,4 млрд. юаней, а в 2010 г. он достиг 3843,9 млрд. юаней. Доля морского хозяйства в общенациональном ВВП в 2010 г. составила 9,7%. Этот показатель увеличился с 8,7% в 2001 г. до 10,0% в 2006 г., но в последующие годы этот результат превзойдён не был: в 2007 г. – 9,6%, в 2008 г. – 9,5%, в 2009 г. – 9,5%, в 2010 г. – 9,7%. Тем не менее, в собственно приморских провинциях плановые ориентиры доли морского хозяйства в местных ВРП, предусмотренные на конец 11-й пятилетки, были существенно превзойдены: в 2009 г. в среднем по 11 приморским провинциям, автономным районам и городам центрального подчинения этот показатель достигал 15,5%.

Структура морского хозяйства складывалась в 2010 г. следующим образом. На первичный сектор (сельское хозяйство и добывающую промышленность) приходилось около 5% добавленной стоимости всего морского хозяйства; на вторичный сектор (обрабатывающую промышленность и строительство) – 47%; на третичный сектор (сферу услуг) – 48%. Таким образом, доля сервисных отраслей была близка к намечавшимся на конец пятилетки 50%, но всё же не достигла их. Объём производства в собственно морских отраслях достигал 2237,0 млрд. юаней, а в связанных с ними и обслуживающих их отраслях – 1606,9 млрд. юаней (в структуре морского комплекса соотношение этих двух секторов составляло 58:42).

Занятость в китайском морском хозяйстве в 2009 г. составляла 32,7 млн. чел., причём в течение года было создано 520 тыс. новых рабочих мест (почти вдвое меньше, чем предусматривали плановые ориентиры). В 11 приморских провинциях число занятых в морских отраслях увеличилось с 21,08 млн. чел. в 2001 г. до 32,18 млн. чел. в 2008 г., а их доля в совокупной занятости в этих провинциях выросла за это время с 8,1 до 10,3%. В провинциях Фуцзянь и Хайнань,

городах центрального подчинения Шанхай и Тяньцзинь на морские отрасли приходится более 20% всех занятых в местных экономиках. Меньше всего (ниже 5%) соответствующий показатель в провинциях Цзянсу, Хэбэй и Гуанси-Чжуанском автономном районе (ГЧАР) (см. [8, с. 179–181, 183–184, 234, 582–584; 9, с. 438–440]).

Портовое хозяйство. Морские транспортные перевозки. В 2000-е годы, особенно после присоединения Китая к ВТО в 2001 г., развитие портового хозяйства страны вышло на новый уровень. Бурный рост внешней торговли страны привёл к подъёму с 2003 г. новой волны крупномасштабных инвестиций в портовую инфраструктуру. К концу 2010 г. общее число морских причалов достигло 5529 и более чем в 4 раза превзошло соответствующий показатель 1991 г., причём 1293 причала были способны принимать суда водоизмещением свыше 10 тыс. т (см. [5, с. 263]). За 2000-е годы ведущие китайские порты стали мировыми лидерами по показателям грузооборота, в том числе контейнерного. В них быстрыми темпами происходило внедрение информационных технологий, они активно встраивались в общемировые логистические цепочки.

Суммарный грузооборот китайских морских портов увеличился с 1,26 млрд. т. в 2000 г. до 6,16 млрд. т. в 2011 г. Традиционно в качестве крупнейшего в стране морского порта выступал Шанхай, но в 2008 г. он уступил первую строчку комплексу портов Нинбо-Чжоушань, через который в 2008 г. было транспортировано 520,5 млн. т, а в 2011 г. – 693,9 млн. тонн грузов. С 2005 г. первое место среди портов мира по грузообороту занимал Шанхай, теперь это мировое лидерство перешло к комплексу Нинбо-Чжоушань. Порт Шанхая (вместе с построенным в середине 2000-х годов к югу от этого города на островах в заливе Ханчжоу контейнерным портом Яншань) в 2011 г. обработал 624,3 млн. т. грузов. В «десятку» крупнейших морских портов КНР в 2011 г. входили также: Тяньцзинь (грузооборот – 453,4 млн. т.), Гуанчжоу (431,5 млн. т.), Циндао (372,3 млн. т.), Далянь (336,9 млн. т.), Циньхуандао (287,7 млн. т.), Инкоу (260,9 млн. т.), Жичжао (252,6 млн. т.), Шэньчжэнь (223,3 млн. т.) (см. [7, с. 154]). С 2003 г. по показателю грузооборота морских портов Китай удерживает первое место среди государств мира. С середины 2000-х годов в «десятке» крупнейших грузовых портов мира на китайские постоянно приходится половина мест.

В 2000-е годы в Китае беспрецедентно быстро прогрессировала контейнеризация перевозок, тем более, что в КНР переместился центр мирового производства контейнеров – доля страны на соответствующем мировом рынке близка к 90%. Ещё в 2003 г. Китай,

обогнав США, вышел на первое место в мире по объёму контейнерных перевозок; его доля в мировом контейнерном грузообороте увеличилась с 10% в 2000 г. до 24% в 2009 г. (см. [10]). В 2008 г. оборот контейнерных перевозок в КНР достиг 128,4 млн. стандартных контейнеров (TEU); в 2009 г. под влиянием мирового кризиса он несколько уменьшился – до 120,8 млн. т, но уже в 2010 г. он достиг 145,0 млн., а в 2011 г. – 162,3 млн. TEU (см. [11, 27.02.2009, 26.02.2010, 1.03.2011, 23.02.2011]). Оборот контейнерных портов Шанхая в 2009 г. составлял 25,0 млн. TEU, по этому показателю Шанхай с 2007 г. занимал второе место в мире после Сингапура (там в 2009 г. было обработано 25,8 млн. TEU). А в 2010 г. Шанхай впервые стал абсолютным мировым лидером, его контейнерный грузооборот достиг 29,1 млн. TEU по сравнению с 28,4 млн. TEU у Сингапура. В «десятку» крупнейших в мире в 2010 г. входили ещё 4 морских контейнерных порта КНР: Шэньчжэнь, Гуанчжоу, Нинбо-Чжоушань и Циндао (см. [9, с. 95]).

Принципы функционирования портового хозяйства в условиях складывающейся рыночной экономики призван был закрепить Закон КНР о портах, принятый в июне 2003 г. и вступивший в силу с 1 января 2004 г. В нём были заложены идеи многообразия и конкуренции форм собственности в портах, гарантий прав собственности хозяйствующих субъектов портовой деятельности, макроконтроля правительства за развитием портового хозяйства.

Законом установлено, что заниматься портовой деятельностью могут представители как китайского, так и иностранного предпринимательства, как юридические лица, так и индивидуальные предприниматели. Местные власти должны обеспечить им равный доступ к транспортным маршрутам, защитным дамбам, якорным стоянкам и другой портовой инфраструктуре. Местные власти должны сами участвовать в строительстве таких сооружений, а источниками финансирования для этого могут быть средства местного бюджета, заёмные ресурсы, средства из специально создаваемых фондов портового строительства (для их формирования может устанавливаться специальный целевой взнос с предприятий) (см. [15, 2003, № 22, с. 7–12]).

На практике в 2000-е годы институциональные преобразования в китайском портовом хозяйстве (как и в других инфраструктурных отраслях экономики) заключались в акционировании портов с привлечением в них иностранного и национального частного капитала; выделении из единых портовых хозяйственных комплексов специализированных компаний по отдельным функциональным направлениям, демополизации такой деятельности и вовлечении в неё

негосударственных «игроков» вплоть до полной приватизации; развитии механизмов государственно-частного партнёрства.

По состоянию на 2010 г. на фондовых биржах материкового Китая (в Шанхае и Шэньчжэне) и Гонконга прошли процедуры листинга 19 китайских компаний-операторов портового хозяйства. Среди них можно выделить две группы. С одной стороны – диверсифицированные конгломераты, чьи интересы распространялись на смежные отрасли морской экономики, а вложения в портовое хозяйство были расщеплены по всей приморской полосе, это China Merchant Holding International Co. (СМНН) и Cosco Pacific (СР). С другой стороны – более полутора десятка компаний, возникших в результате акционирования какого-либо конкретного морского порта (Dalian Port, Xiamen International Port, Tianjin Port Development Holdings и др.). Общее у всех этих корпораций – то, что и после акционирования государство (в лице определённого ведомства или компании-акционера, относящейся к числу госпредприятий центрального подчинения) сохраняет за собой пакет акций, близкий к контрольному.

Так, в структуре капитала СМНН 55,6% акций принадлежали государственной компании China Merchant Group, а остальные 44,4% были размещены на гонконгской фондовой бирже. В акционерном капитале СР 42,7% контролировала крупнейшая в Китае судоходная компания China COSCO Holdings, изначально полностью государственная, а затем частично приватизированная. Доля акций, размещённых на фондовом рынке Гонконга, у СР достигала 57,3%. Оператор порта Сямэнь – компания Xiamen International Port на 62,5% принадлежала холдингу, созданному местным городским правительством, пакет в 36,2% был размещён на гонконгском фондовом рынке, а некоторые дочерние подразделения самого портового оператора прошли листинги на внутрикитайских биржах.

Однако модели развития компаний разительно отличаются, особенно показательно в этом плане сопоставление двух корпораций-конгломератов. СМНН зародилась в Шэньчжэне как ставидорная компания, а в дальнейшем она сосредоточила усилия на собственно управлении портовыми терминалами. Экспансия её двигалась по пути горизонтальной консолидации: покупались портовые мощности в разных регионах страны, создавались дочерние компании по их обслуживанию, а участие в смежных отраслях СМНН по возможности ограничивалась. В настоящее время ею в той или иной степени контролируются и обслуживаются контейнерные, насыпные и нефтяные терминалы в портах Тяньцзинь, Циндао, Шанхай, Нинбо, Шэньчжэнь, Чжэньцзян и др. Компания занимается также производством контейнеров, автотранспортных средств, операциями с недвижимостью и др.

CP – это «дитя» вертикальной интеграции. Она была создана как дочернее подразделение судоходной компании China COSCO и изначально занималась лизингом контейнеров. Мотивом к занятию лизинговым бизнесом, а затем и к инвестициям в портовую инфраструктуру для China COSCO было желание расширить круг постоянных потребителей транспортных услуг за счёт установления тесных связей с обслуживающими тех же клиентов портовыми операторами. В отличие от СМНІ, компания CP предпочитает покупать не доли в компаниях, управляющих целыми портами, а отдельные терминалы. CP владеет главным образом контейнерными терминалами (в портах Циндао, Далянь, Тяньцзинь, Инкоу, Шанхай, Нинбо, Гуанчжоу, Сямэнь и др.), но ей принадлежат и несколько терминалов для насыпных грузов (в портах Янчжоу, Цюаньчжоу, Цзиньцян). Компания занимается также производством и лизингом контейнеров, логистическим бизнесом (см. [10]).

В 2000-е годы значительно ускорилась либерализация доступа иностранного капитала в китайскую сферу услуг, это коснулось и портового хозяйства и морского транспорта. В частности, в соответствии с обязательствами, взятыми на себя Китаем при присоединении к ВТО, было отменено резервирование грузовой базы за национальными перевозчиками. По данным за 2007 г., доля предприятий с иностранными инвестициями на рынке транспортировки контейнерных грузов в китайских портах достигала 63%, а в сферах трансграничных морских перевозок и транспортировки сырой нефти она превышала 70% (см. [6, с. 4]). Однако определённые рестрикции существуют и сейчас. В области международных морских перевозок инвестиционное сотрудничество допускается только в форме СП, где доля иностранного партнёра не должна превышать 49%. В портовом хозяйстве иностранный контроль допускается только по отдельным видам услуг, таких как контейнерные перевозки и вспомогательные, специализированные виды деятельности в портах (см. [2]).

Основные направления структурной политики в отношении портового хозяйства были определены в утвержденном Госсоветом КНР в августе 2006 г. «Территориальном плане развития портов в приморской полосе». Этим документом были предусмотрены 8 функциональных направлений, вокруг которых должна системно выстраиваться деятельность портов: перевозки угля (речь идет прежде всего о том, что из районов добычи на Севере Китая уголь морем перевозится в промышленно развитые юго-восточные провинции – главные центры энергопотребления); перевозки нефти; перевозки металлических руд; контейнерные перевозки; перевозки зерна; перевозки автотранспортных средств; транспортное сообщение

между материком и принадлежащими Китаю островами; пассажирские перевозки.

Осуществлять эти функции должны 5 территориальных портовых кластеров, каждый из которых специализируется на обслуживании собственной региональной периферии. В рамках кластеров выделяются крупные, «узловые» порты (всего их выделено 25), где культивируется целый комплекс услуг, и относительно небольшие, «дополняющие» порты, деятельность которых более специализирована.

В *кластере района залива Бохай* главным центром международных перевозок является Далянь, а вторым по значению портом – Инкоу. Помимо этих двух портов на побережье провинции Ляонин расположены также порты Даньдун и Цзиньчжоу. Все они обслуживают главным образом транспортный оборот трёх провинций китайского Северо-Востока (Хэйлунцзян, Цилинь и Ляонин) и автономного района Внутренняя Монголия. Через них осуществляются перевозки нефти и нефтепродуктов, сжиженного природного газа (СПГ), металлических руд и зерна, других насыпных грузов. Далянь является крупным контейнерным портом, соответствующие мощности есть и в трёх других указанных выше портах. Далянь является также центром сообщения с островами, пассажирских перевозок и транзитным центром, через который поставляются покупателям автомобили.

Крупнейшие порты восточного побережья залива Бохай – это Тяньцзинь и Циньхуандао, здесь также расположены порты Таншань и Хуанхуа. Данные порты обслуживают главным образом потребности Пекина, Тяньцзиня и провинций, относимых к региону Хуабэй (Хэбэй, Шаньси и Внутренняя Монголия). Через них транспортируются нефть, СПГ, металлические руды, зерно; во всех этих портах есть и специализированные угольные терминалы. Главным контейнерным портом является Тяньцзинь, но контейнерные мощности есть и во всех остальных местных портах. Тяньцзинь является также центром перевозок автотранспортных средств и пассажирского сообщения.

На южном побережье залива Бохай (в провинции Шаньдун) расположены порты Циндао, Яньтай, Жичжао и Вэйхай. Они обслуживают главным образом транспортный оборот этой провинции. В Циндао и Жичжао есть угольные терминалы, все эти порты осуществляют транспортировку и других видов сырья. Главный контейнерный порт провинции – это Циндао, но такие мощности есть и во всех остальных портах. Циндао, Яньтай и Вэйхай специализируются также на сообщении с островами и перевозках пассажиров.

В *кластере дельты р. Янцзы* главными международными транспортными центрами являются Шанхай и Нинбо-Чжоушань. Большое

значение имеют также порты Ляньюньган, Вэньчжоу, Чжэньцзян, Наньтун, Нанкин, Сучжоу (два последних – это не морские, а речные порты на Янцзы). Интенсивное взаимодействие морских и речных портов создаёт благоприятные условия для экономического развития региона.

Главные контейнерные порты региона – это Шанхай и Нинбо-Чжоушань, но контейнерные терминалы есть и во многих других портах. Импортные нефть и СПГ ввозятся главным образом через Шанхай, Нинбо-Чжоушань и Наньтун, а руды металлов – через Нинбо-Чжоушань и Ляньюньган. Угольный терминал есть в порту Ляньюньган. Центрами транспортировки зерна являются Шанхай, Нинбо-Чжоушань, Наньтун и Ляньюньган; центрами транспортировки автомобилей – Шанхай и Нанкин; центрами сообщения с островами – Нинбо-Чжоушань и Вэньчжоу. Главный транзитный центр внутреннего и международного туризма в регионе – это Шанхай.

В *юго-восточный кластер* входят порты провинции Фуцзянь. Ведущую роль здесь играют порты Сямэнь и Фучжоу. Кластер включает в себя также порты Цюаньчжоу, Путянь, Чжанчжоу. Он обслуживает транспортные потребности провинций Фуцзянь и Цзянси, а также установленное за последние годы морское сообщение с о. Тайвань. Во всех портах Фуцзяни есть угольные терминалы. Импорт нефти и СПГ осуществляется главным образом через порт Цюаньчжоу. Главный контейнерный порт региона – это Сямэнь. Поставки зерна идут в основном через Фучжоу, Сямэнь и Путянь. Сообщение с островами осуществляется через порты Ниндэ, Фучжоу, Сямэнь, Цюаньчжоу, Путянь, Чжанчжоу. Основным центром пассажирских перевозок является Сямэнь.

В *кластере дельты р. Чжуцзян* есть явный лидер по комплексному развитию – это Гонконг, где предоставляются не только транспортные, но и торгово-финансовые и информационные услуги международного уровня. Другие важнейшие порты кластера – Гуанчжоу, Шэньчжэнь, Чжухай, Шаньтоу. Выход провинций регионов Хуанань (Гуандун, Хайнань, ГЧАР) и Синань (Сычуань, Гуйчжоу, Юньнань, Тибетский автономный район, город центрального подчинения Чунцин) на внешние рынки осуществляется также через порты Шаньвэй, Хуэйчжоу, Хумэнь, Маомин, Янцзян. Крупнейший угольный терминал расположен в порту Гуанчжоу. Ведущие контейнерные порты – это Шэньчжэнь и Гуанчжоу. Импорт нефти и СПГ осуществляется через порты Гуанчжоу, Шэньчжэнь, Чжухай, Хуэйчжоу, Маомин, Хумэнь; импорт металлических руд – через Гуанчжоу и Чжухай, а поставки зерна – через Гуанчжоу и Шэньчжэнь. Центром поставок

коммерческих авто является Гуанчжоу, а центрами пассажирских перевозок – Шэньчжэнь, Гуанчжоу, Чжухай.

В *юго-западный кластер* входят порты западной части провинции Гуандун, ГЧАР и провинции Хайнань. Главные из них – это Чжаньцзян, Фанчэн, Хайкоу. Вспомогательные функции выполняют порты Бэйхай, Циньчжоу, Янпу, Басо, Санья. Порты этого кластера обеспечивают выход к морю для западных провинций КНР, они обслуживают также сообщение между материковой частью и о. Хайнань. Крупнейшие контейнерные мощности кластера сосредоточены в портах Чжаньцзян, Фанчэн и Хайкоу. Ввоз импортной нефти и СПГ идет через Чжаньцзян, Хайкоу и Янпу, импорт металлических руд – через Чжаньцзян, Фанчэн и Басо. Зерновые терминалы есть в Чжаньцзяне и Фанчэне. Центрами перевозок туристов являются Чжаньцзян и хайнаньские порты Хайкоу и Санья (см. [6, с. 216–220]).

Портовый кластер – это группа близко расположенных портов, у которых общая прилегающая территория, а в функциональном плане они могут или дополнять друг друга, или конкурировать друг с другом. Цели кластерной политики государства – это минимизация необоснованной конкуренции между портами и между портовыми кластерами, реализация эффекта специализации отдельных портов, что должно способствовать эффективному использованию ресурсов, в том числе береговой линии. Кластеризация может усиливать мультипликативный эффект прироста инвестиций за счёт того, что вложения в портовую инфраструктуру создают спрос на товары и услуги, потребляемые в процессе капитального строительства. Но ещё более существенно то, что в рамках портовых кластеров и формирующихся на их основе городских агломераций достигается синергетический эффект развития морского хозяйства и других отраслей экономики. Он связан с тем, что специализированные производства могут использовать одну и ту же инфраструктурную базу и общий круг источников сырья.

Но следует отметить, что в современной китайской экономике эти процессы протекают достаточно противоречиво. Специфическая мотивация хозяйственных агентов, действующих в условиях непрозрачных прав собственности, заинтересованных в наращивании инвестиций и получении административных выгод, сама по себе стимулирует нерациональную конкуренцию не только между самими портами, но и между целыми приморскими регионами. Провинциальные администрации изо всех сил пытаются доказать Центру, что именно их порты должны считаться «узловыми» и иметь поэтому приоритетный доступ к финансированию. Компании – портовые операторы, тоже

тесно связанные с госструктурами, стараются по максимуму использовать средства своих учредителей и их лоббистские возможности.

На практике это выливается в создание избыточных, дублирующих друг друга портовых мощностей. В частности, по оценке международной консалтинговой компании DBS Vickers, по состоянию на начало 2010-х годов в целом по Китаю наблюдался избыток контейнерных терминалов, особенно выраженным он был в портах Тяньцзинь, Сямэнь и Шэньчжэнь, тогда как контейнерные порты Шанхая, наоборот, работали с существенной перегрузкой. В контейнерные порты в предыдущие годы вкладывалось слишком много инвестиций, этому способствовало то, что такие мощности строились прежде всего в наиболее развитых юго-восточных провинциях Китая, где концентрируется ориентированная на экспорт обрабатывающая промышленность. Напротив, строительство терминалов для насыпных и навалочных грузов недофинансировалось, и их нехватка особенно сильно ощущалась в северных провинциях, которые призваны снабжать Юг сырьевыми и продовольственными товарами (см. [10]).

В развитии китайского портового хозяйства проявляются и другие структурные проблемы. Несмотря на все успехи контейнеризации, её уровень в китайских портах пока достигает только 60%, тогда как в ведущих зарубежных портах – более 90%. Как следствие, китайским портам пока не удаётся выступать в качестве международных центров транзитных перевозок, даже многие китайские транспортные компании предпочитают переносить свою деятельность в зарубежные порты. Большинство китайских портов всё ещё занимаются преимущественно погрузкой и хранением товаров, в них недостаточно развиты промышленная переработка грузов и торгово-финансовая деятельность, т.е. логистическими центрами современного типа многие из них ещё не стали. В малых и средних портах всё ещё недостаточен и уровень компьютеризации; в целом по стране ещё не сложилась единая информационная система, контролирующая прохождение грузов, а это сказывается на эффективности погрузочно-разгрузочных работ. В практике корпоративного управления китайскими портами до сих пор основное внимание уделяется собственно наращиванию производственных мощностей, а возможности увеличения добавленной стоимости, связанные с совершенствованием менеджмента, недооцениваются.

Ряду городов-портов свойственны различия в темпах развития портового хозяйства и остальной городской экономики, в особенности эта тенденция присуща северным портам, которые специализируются на транспортировке сырьевых товаров, представляющей собой основу

местной экономики. В конечном счёте низкая степень диверсификации городского хозяйства сказывается и на динамике развития самого порта. В этом смысле показателен пример Циньхуандао, который в конце 1980-х годов занимал по величине грузооборота второе место в стране, а к началу 2010-х годов опустился на седьмое место. В южных портах эта проблема проявляется менее отчётливо, так как в соответствующих городах и прилегающих местностях, как правило, сложились многоотраслевые промышленные и сервисные комплексы (см. [16, 28.07.2011]).

Высокая динамика морских перевозок в 2000-е годы была в решающей степени связана с беспрецедентным ростом внешней торговли Китая. Китайский товарный экспорт увеличился с 266,1 млрд. долл. в 2001 г. до 1430,7 млрд. долл. в 2008 г., а импорт за это время вырос с 243,6 млрд. долл. до 1132,6 млрд. долл. Параллельно увеличивались и масштабы международных морских перевозок: с 275,7 млн. т в 2001 г. до 517,3 млн. т в 2008 г. (см. [7, с. 63]). По оценкам, морским транспортом совершается до 85% перевозок внешнеторговых грузов, морским путём в КНР поступает до 99% ввозимых руд чёрных металлов и 95% импорта нефти (см. [12, 31.07.2008]).

Примечательно, что объёмы морских перевозок в период мирового финансового кризиса 2008–2009 гг. восстановили позитивную динамику быстрее, чем показатели китайской внешней торговли. Китайский экспорт сократился с 1430,7 млрд. долл. в 2008 г. до 1201,6 млрд. долл. в 2009 г., а импорт – с 1132,6 млрд. долл. в 2008 г. до 1005,9 млрд. долл. в 2009 г. (хотя в последующие годы динамика быстрого роста восстановилась: экспорт увеличился до 1577,6 млрд. долл. в 2010 г. и 1898,6 млрд. долл. в 2011 г., а импорт – до 1396,2 млрд. долл. в 2010 г. и 1743,5 млрд. долл. в 2011 г.). Оборот морских перевозок сократился с 589,0 млн. т в 2007 г. до 423,5 млн. т в 2008 г., но уже в 2009 г. был отмечен рост до 517,3 млн. т, в 2010 г. этот показатель достиг 580,5 млн. т, а в 2011 г. – 635,4 млн. т (см. [7, с. 63, 152]).

Болезненное влияние международной конъюнктуры и динамики внутрикитайского экономического цикла на сферу морских перевозок и портового хозяйства более наглядно проявляется на микроэкономическом уровне, причём оно имеет специфику, обусловленную институциональными особенностями переходной экономики. В частности, в течение 2011 г. во многих китайских портах отмечались беспрецедентные задержки с растаможиванием и транспортировкой импортных сырьевых и сельскохозяйственных грузов. Дело в том, что в условиях ужесточения кредитно-денежной политики, предпринятого китайскими властями для борьбы с очередным «перегревом» экономики,

многие предприятия предпочитали надолго оставлять заказанное сырье на портовых складах, так как они сами столкнулись с сокращением спроса на свои товары и вынуждены были корректировать объёмы производства. Кроме того, такие складские запасы часто использовались компаниями в качестве залогов для получения банковских кредитов (см. [13, 11.07.2011]).

Другой показательный пример – это то, что крупнейшая китайская судоходная компания COSCO Group, которая понесла в 2011 г. существенные убытки из-за ухудшения ситуации на международных рынках, попыталась явочным порядком снизить выплаты зарубежным владельцам заказанных ею судов, ссылаясь на резкое снижение рыночных ставок фрахтования. Парадоксальность ситуации в том, что платёжеспособность COSCO Group была гарантирована присутствием государства в её капитале в качестве крупнейшего акционера. Но, по-видимому, именно это обстоятельство и побудило компанию к действиям «за гранью фола», грозившим наложением арестов на её зарубежные активы из-за фактического дефолта: в логике китайской административно-хозяйственной иерархии такое поведение, основанное на использовании авторитета государства, как раз считается вполне рациональным (см. [20, 27.08.2011, с. 55]).

Морской торговый флот Китая в 2009 г. насчитывал 1826 судов. Под флагами других стран ходили 1441 китайское морское торговое судно, а иностранным владельцам принадлежали 20 судов, плававших под китайским флагом. В Китае действовали более 200 международных судоходных компаний и около 1200 компаний внутренних морских (каботажных) и речных перевозок (см. [5, с. 262–263]). Крупнейшая из них – COSCO Group, которая уже много лет удерживает за собой вторую по величине долю на мировом рынке водных перевозок. Во многом именно через эту компанию власти страны реализуют свою политику в отношении отрасли. Но большинство китайских судоходных компаний относятся к малым и средним, многие из них связаны с местными властями, они ведут беспорядочную конкуренцию между собой и не координируют свою деятельность на международных рынках.

Судостроение. Эволюция этой отрасли китайского морского хозяйства – это не просто опыт успешной реструктуризации одной из отраслей тяжёлой промышленности, сложившейся ещё во времена командно-административной системы, а история превращения её в лидирующую в мире.

Институциональные преобразования в отрасли начались в 1982 г., когда вместо соответствующего министерства была создана Китайская государственная судостроительная корпорация (China State

Shipbuilding Corp., CSSC), в ведение которой были переданы все имевшиеся к тому времени верфи. В компании нижние звенья системы управления получили гораздо большую самостоятельность, чем это было в рамках прежней министерской иерархии. В 1999 г. произошло отделение гражданского судостроения от военного, последнее было передано под эгиду Госкомиссии по науке, технологиям и оборонной промышленности. Тогда же CSSC была разделена на две компании: одна из них, сохранившая название «CSSC», объединила в себе судостроительные и судоремонтные предприятия в Южном Китае, а другая (China Shipbuilding Industry Corp., CSIC) – судовой верфи в остальных регионах страны, включая такие сложившиеся центры, как Далянь и Тяньцзинь на Севере Китая, Ухань и Сиань (в Центре), Чунцин и Куньмин (на Юго-западе). Эти две компании и сейчас доминируют в отрасли, на них приходится 30% китайского рынка судов (см. [21, 19.06.2012]).

Поскольку судостроение считалось стратегической отраслью, связанной с национальной безопасностью, то подход к иностранным инвестициям в эту сферу долгое время был ограничительным. Однако ещё в 1980-е годы было создано множество совместных предприятий, выпускавших отдельные системные блоки для судов – от двигателей и средств навигации до предметов оснащения жилых помещений для экипажей. С начала 1990-х годов иностранный капитал стал допускаться и к вложениям в собственно китайские верфи, в том числе через поглощения уже действовавших предприятий. Для национального частного капитала вход в отрасль был либерализован в 2002 г., частные предприятия быстро заняли в ней весомые позиции.

Государство оказывало поддержку развитию судостроения разнообразными методами. Проекты по расширению и модернизации крупных верфей неоднократно включались в государственные пятилетние планы и финансировались из бюджета, а в 2006 г. Госсовет КНР утвердил «Программу развития судостроительной промышленности на средне- и долгосрочную перспективу». С 1999 г. крупным компаниям из бюджетных средств выделяется субсидия в размере 17% от стоимости судов океанического тоннажа при реализации их китайским покупателям. Срок действия этой льготы неоднократно продлевался, последний раз – до 2012 г. Для предприятий отрасли субсидируются и процентные ставки по кредитам государственных банков. Широко применяются лизинговые схемы финансирования. Используются и меры внешнеторгового протекционизма, причём в значительной степени – неформальные. Ставки импортного таможенного тарифа по отдельным видам судового оборудования варьировали в зависимости от возможности производить аналоги внутри

страны, и в целом они не были запретительными. Гораздо большее значение имели рекомендации судовладельцам со стороны властей заказывать суда именно на китайских верфях, а судостроителям – использовать местные источники комплектующих. Государственные органы прибегали и к таким протекционистским инструментам «на грани фола», как установление непрозрачных технических стандартов, завышение таможенных оценок при импорте, административное ограничение числа компаний-импортёров. В то же время экспорт национальных судостроительных компаний поддерживался как льготными кредитами, так и частичным возмещением сумм налога на добавленную стоимость, уплаченного при реализации судов на внешних рынках. Но следует отметить, что воспользоваться большинством этих преференций могут преимущественно крупные государственные предприятия или же частные компании, имеющие сильных лоббистов в правительственных структурах. Для небольших частных верфей, в том числе предприятий с иностранными инвестициями, главным каналом финансирования являются кредиты заказчиков.

Высокая динамичность развития отрасли была достигнута ещё в 1980–1990-е годы. В 1994 г. КНР впервые заняла третье место в мире по объёмам судостроительного производства – после признанных лидеров Японии и Южной Кореи. Правда, о равном соперничестве с соседями говорить тогда не приходилось: даже в 2001 г. доля Китая на мировом рынке судов оценивалась в 6%, тогда как Южной Кореи – 34%, Японии – 32%, объединённой Европы – 22% (см. [21, 12.03.2011]). Но за первое десятилетие 21-го века количественный отрыв был преодолен. В 2006 г. по портфелю заказов КНР впервые обогнала Японию. В 2009 г. в брутто-регистрационном тоннаже построенных судов доля Китая (28,6%) уступала только корейской (37,3%), но превышала японскую (24,6%), на эти три страны в совокупности приходилось более 90% общемирового показателя (см. [21, 2.04.2011]).

При этом надо учитывать, что в 2009 г. на показателях отрасли повсеместно сказывалось воздействие мирового финансового кризиса. В Китае в период кризиса был разработан специальный план «оживления и реструктуризации» судостроения (как и ещё по 9 стратегическим отраслям). Он предусматривал, в частности, дополнительные меры по кредитной поддержке экспорта судов; ограничения на ввод новых производственных мощностей в отрасли; ускоренное списание старых судов и др. (см. [12, 12.02.2009; 18, 2009, № 2, с. 13]) В 2010 г. КНР впервые обошла Южную Корею по тоннажу заказанных судов, её портфель заказов за год оценивался в 16,9 млн. брт, а у Южной Кореи – 11,8 млн. брт (см. [21, 2.06.2011]).

Табл. 1. Мировые отгрузки новых судов в 2009 г. в распределении по их видам и основным странам-производителям

	Южная Корея	КНР	Япония	Прочие страны	Итого	% к совокуп. тоннажу всех видов судов
Навалочные суда						
Тыс. брт	4115	9386	8107	866	22474	28,9
%	18,3	41,8	36,1	3,9	100,0	—
Танкеры для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов						
Тыс. брт	8153	5567	3792	61	17573	22,6
%	46,4	31,7	21,6	0,3	100,0	—
Контейнерные суда (полностью ячеистые)						
Тыс. брт	6672	2187	1124	1685	11669	15,0
%	57,2	18,7	9,6	14,4	100,0	—
Танкеры для перевозки химикатов						
Тыс. брт	4627	2422	1494	1074	9617	12,4
%	48,1	25,2	15,5	11,2	100,0	—
Танкеры для перевозки сжиженного природного газа и сжиженного нефтяного газа						
Тыс. брт	4351	338	1237	47	5974	7,7
%	72,8	5,7	20,7	0,8	100,0	—
Суда для перевозки транспортных средств						
Тыс. брт	445	407	1995	332	3178	4,1
%	14,0	12,8	62,8	10,4	100,0	—
Суда для перевозки генеральных грузов						
Тыс. брт	10	1171	242	412	1835	2,4
%	0,5	63,8	13,2	22,4	100,0	—
Прочие суда						
Тыс. брт	584	722	1110	2950	5366	6,9
%	10,9	13,5	20,7	55,0	100,0	—
Итого						
Тыс. брт	28957	22201	19101	7427	77686	100,0
%	37,3	28,6	24,6	9,6	100,0	—

Источник: [21, 2.04.2011].

Вместе с тем, как свидетельствуют данные Табл. 1, номенклатура выпуска судов у Китая и его главных конкурентов существенно различается. КНР принадлежит первенство в строительстве навалочных судов и судов для перевозки генеральных грузов, т.е. относительно технически несложных видов продукции, в производстве которых задействуются преимущества более дешёвых китайских ресурсов (трудовых, земельных и т.д.). Но в тех сферах, где применяются более изощрённые технологии (строительство контейнерных судов, танкеров для перевозки химикатов, судов для перевозки транспортных средств, газозовов) отставание Китая от других стран-лидеров достаточно существенно.

В условиях экономической нестабильности в мире в 2011–2012 гг. перераспределение рыночных долей в пользу китайских судостроителей продолжалось. Доля КНР в мировом портфеле заказов на суда увеличилась с 42% в 2010 г. до 44% в 2011 г., тогда как доля Южной Кореи за это время снизилась с 33 до 30%, доля Японии оставалась на уровне 17%, а европейских стран – около 1% (см. [21, 7.06.2012]). Отгрузки судов в КНР увеличились с 35 млн. т двт в 2009 г. до 62 млн. т двт в 2010 г. и до 67 млн. т двт в 2011 г. В структуре отгрузок наибольшее место занимали балкеры (49 млн. т двт), за ними следовали танкеры (13 млн. т двт) и контейнеровозы (1,5 млн. т двт). Однако депрессивные условия на рынках всё же существенно сказались на состоянии китайской судостроительной отрасли. В 2011 г. китайские верфи получили новые заказы на суда общим дедеветом в 36 млн. т, тогда как в 2010 г. объём новых заказов достигал 57 млн. т двт. Совокупный объём заказов, размещённых на китайских судостроительных предприятиях, сокращался два года подряд: с 208 млн. т двт в 2009 г. до 185 млн. т двт в 2010 г. и до 155 млн. т двт в 2011 г. Происходило это на фоне сокращения общемирового портфеля заказов на суда с 443 млн. т двт в 2010 г. до 358 млн. т двт в 2011 г. Иначе говоря, увеличение относительной доли Китая в портфеле заказов происходило в условиях абсолютного уменьшения этого показателя и в самом Китае, и в мире в целом (см. [21, 19.06.2012]).

Целый ряд преваляровавших на рынках тенденций был особенно неблагоприятным именно для китайских корабелов. Избыток предложения судов, возникший на фоне мирового финансового кризиса 2008–2009 гг., в последующие годы так и не рассосался, несмотря на начавшееся в 2010 г. оживление морского судоходства в мире. Спрос со стороны судоходных компаний угнетался ростом цен на топливо при одновременном поддержании низких фрахтовых ставок, что ограничивало рентабельность компаний и, соответственно, их возможности использовать на покупку судов собственные средства. Жёсткими

оставались и условия получения покупателями банковских кредитов, и эта ситуация ещё больше усугубилась из-за начавшегося в 2011 г. европейского долгового кризиса. Между тем для малых и средних китайских судостроительных предприятий кредиты покупателей традиционно были важным источником финансирования. Продолжавшееся падение цен на суда – с одной стороны, и рост издержек из-за ревальвации юаня – с другой, делали условия функционирования таких компаний ещё более трудными. В других странах относительно менее уязвимыми к неблагоприятным конъюнктурным тенденциям оказались крупные верфи, поддерживавшие свою рентабельность за счёт выполнения заказов на суда с высокой добавленной стоимостью. Но у китайских судостроителей подобных возможностей для манёвра было меньше из-за относительно невысокого технологического уровня их производств.

По итогам 2011 г. убыточными были 15% из почти двух тысяч китайских верфей. Однако трудности не только породили волну банкротств небольших предприятий, но и стимулировали назревшие структурные изменения в отрасли. Некоторые китайские верфи диверсифицировали свой бизнес, включив в него производство ветроэнергетического, горного, складского, железнодорожного оборудования. Крупные компании активизировали усилия по продвижению в сторону продукции с более высокой добавленной стоимостью в рамках самого судостроения. К примеру, CSIC избрала «прорывным» направлением производство буровых платформ для нефте- и газодобычи. В свою очередь, правительство Китая в 2011 г. объявило о намерении стимулировать консолидацию в отрасли с тем, чтобы в конечном счёте на «десятку» крупнейших, наиболее финансово устойчивых и технологически перспективных компаний приходилось не менее 70% производства судов (см. [19, 6.01.2012; 21, 19.06.2012]).

Рыболовство и марикультура. По общему объёму продукции водных промыслов КНР входит в число мировых лидеров вместе с Японией и Россией (из года в год они меняются местами в первой «тройке»). В 2011 г. в Китае было получено 56,03 млн. т такой продукции, причём около 72% производства отрасли приходилось на продукцию аквакультуры (морской – 15,51 млн. т, пресноводной – 24,72 млн. т), это соответствовало более чем 60% общемирового аквакультурного производства, в данной области Китай является безусловным мировым лидером. Совокупный морской улов составлял в 2011 г. 13,57 млн. т, а улов в китайских реках и озёрах – 2,23 млн. т (см. [7, с. 123]). Аквакультура за последние десятилетия стала главным локомотивом развития рыбного хозяйства во всём мире:

соотношение между нею и выловом рыбы в естественных условиях в общемировом производстве изменилось с 7:93 в 1980 г. до 36:64 в 2007 г., а в производстве пищевой рыбы их доли в 2006 г. соотносились как 47:53, т.е. они практически сравнялись (см. [8, с. 153–154]). Но КНР до сих пор является единственной в «десятке» крупнейших рыболовных держав, у которой доля аквакультуры в объёме производства водных биоресурсов превышает показатели промышленного лова в естественных водоемах. Если по пресноводным промыслам такое соотношение существовало ещё в 1970-е годы, то в области морских промыслов оно стало результатом реформ, проведённых в отрасли в 1980–1990-е годы.

Динамика институциональных преобразований в китайском морском рыболовстве и рыбозаведении во многом воспроизводила общие принципы реформы отношений собственности в КНР. Власти не стремились быстро приватизировать крупные государственные предприятия в отрасли, а пытались перевести их на новые, рыночные принципы работы: расширить самостоятельность предприятий, внедрить подрядные механизмы хозяйствования, акционировать предприятия с сохранением значительного государственного присутствия в их уставных капиталах. В то же время в отрасль стали допускаться национальный частный капитал и прямые иностранные инвестиции. Правовую основу для диверсификации структуры собственности в отрасли заложил принятый в 1986 г. Закон КНР о рыболовстве. Согласно этому документу, предприятия любых форм собственности или физические лица, намеревающиеся заниматься добычей биоресурсов в территориальных водах КНР или вести дальний экспедиционный промысел, должны получить на это разрешение от подчинённого Госсовету КНР органа управления рыболовной отраслью (сейчас это Министерство сельского хозяйства КНР) или от соответствующих провинциальных и местных структур в пределах их компетенции. Ведение рыболовного промысла без лицензии или с нарушением условий лицензии (по виду деятельности, времени и месту лова, применяемым техническим средствам) наказывается конфискацией улова и незаконно полученного дохода с возможной выплатой штрафов, а в особо серьёзных случаях – и с конфискацией технических приспособлений.

Применительно к мариккультуре закон установил, что воды и отмели, находящиеся в государственной собственности, могут передаваться в аренду (подряд) для рыбозаведения не только государственным и коллективным предприятиям, но и частным лицам. Но если арендатор фактически не использует предоставленные ему

водные ресурсы в течение 12 месяцев без весоных причин, то государственные органы, выдавшие ему лицензию на ведение марикультурной деятельности, должны установить для него срок начала реального освоения вод и отмелей. Если и по его прошествии хозяйственная деятельность так и не началась, то лицензия аннулируется. Закон предусматривает возможность рыболовного промысла и исследования рыбных ресурсов в территориальных водах КНР иностранными хозяйствующими субъектами и иностранными судами, но для этого они должны получить разрешение от Минсельхоза КНР (см. [15, 1986, № 2, с. 35–40]).

Круг хозяйствующих субъектов в отрасли, таким образом, существенно расширился, но это дополнительно обострило существовавшую и ранее проблему переэксплуатации морских прибрежных ресурсов. Их интенсивная добыча поставила под угрозу нормальное воспроизводство фауны моря. В такой ситуации со второй половины 1990-х годов власти пошли по пути ограничения промышленного лова. С 1995 г. была введена система ежегодных двухмесячных мораториев на ловлю всех видов рыбы в Жёлтом и Восточно-Китайском морях в июле и августе, а в 1998 г. этот срок был продлён до трёх летних месяцев. Начиная с 2004 г. добыча была запрещена и в заливе Бохай на период с 16 июня по 1 сентября каждого года. В 2009 г. летний мораторий сроком на 2,5 месяца был установлен вдоль всего морского побережья Китая.

В конце 1990-х годов рыболовную отрасль затронула проводившаяся тогда властями антидефляционная политика ограничения излишнего предложения на товарных рынках и сокращения избыточных производственных мощностей в госсекторе. В 1999 г. правительство выдвинуло установку на «нулевой прирост» добычи в водах Китая, а в 2001 г. вообще была поставлена задача сократить объёмы вылова в абсолютном выражении. К концу 2004 г. в рамках реализации этого курса госкомпаниями было списано около 8 тыс. рыболовных судов, а занятость в отрасли сократилась на 40 тыс. чел.

Следствием всех этих мер и стал сдвиг в соотношении между промышленным ловом и марикультурным производством. В 1995 г. морской вылов рыбы (10,27 млн. т) был почти в 3 раза больше марикультурного производства (4,12 млн. т). В 1999 г. промышленный лов достиг пика в 12,93 млн. т, а к 2005 г. он уменьшился до 12,55 млн. т, тогда как марикультурное производство в 2005 г. составило 12,11 млн. т, т.е. показатели практически сравнялись. В 2006 г. вклад марикультуры (12,54 млн. т) впервые превзошёл величину вылова в естественных условиях (12,45 млн. т), и с тех пор эта тенденция неуклонно прогрессирует (см. [7, с. 123]).

В структуре морского промысла и марикультурного производства по данным за 2009 г. наибольшим было производство моллюсков (11,2 млн. т или 41,8%), за ним следовали производство рыбы (8,81 млн. т, 32,8%), крабов и ракообразных (3,04 млн. т, 11,3%) и водорослей (1,48 млн. т, 5,5%). Провинциями, обеспечивавшими наибольшее производство морепродуктов, были Шаньдун (6,26 млн. т), Фуцзянь (4,96 млн. т), Гуандун (3,87 млн. т) и Чжэцзян (3,54 млн. т). Площади акваторий, занятых под марикультуру, в целом по стране составляли 1,86 млн. га, а под пресноводную аквакультуру – 5,42 млн. га.

Экспорт морепродуктов из КНР в 2010 г. составил 3,34 млн. т, а в стоимостном выражении – 12,3 млрд. долл. Причём значительная его часть (около 1/3) осуществлялась согласно контрактам о поручительской обработке (processing), по которым в Китай ввозится из других стран (в значительной мере – из России) морепродуктовое сырьё, а после его обработки на китайских предприятиях готовая продукция поставляется на экспортные рынки. Подобные операции поощряются фискальными стимулами: ввоз сырья осуществляется без уплаты импортных таможенных пошлин и налога на добавленную стоимость при условии последующего обязательного реэкспорта. Такой деятельностью в 2009 г. занимались 9635 китайских предприятий, из которых 6389 (66%) были сосредоточены в уже упоминавшихся провинциях – лидерах рыболовства и марикультурного производства: Чжэцзяне, Шаньдуне, Фуцзяни и Гуандуне (см. [8, с. 155, 362]).

Исследование, проведённое в рамках специального государственного проекта в 1997–2000 гг., показало, что число видов рыбы в заливе Бохай и Жёлтом море сократилось за последние десятилетия на 40% – до 180 видов, а в Восточно-Китайском море – на 30%, до 602 видов. Хотя за последние годы благодаря установлению сезонных мораториев на лов рыбы в прибрежных морях удалось приостановить тенденцию к сокращению поголовья и оскудению многообразия морской фауны, но проблемы ресурсной базы китайской рыболовной отрасли в принципиальном плане остаются нерешёнными. Проведение осмысленной политики в отношении морских промыслов затруднено из-за влияния групповых интересов бизнес-структур и местных властей. Использование рыбных ресурсов всё ещё избыточно. В 2009 г. в Восточно-Китайском море было выловлено 4,42 млн. т рыбы, тогда как для нормального воспроизводства морских ресурсов улов там, по оценкам, не должен превышать 3,0 млн. т в год. Ситуацию усугубляет то, что лов в большинстве случаев ведётся сетями, не допускающими избирательного использования рыбных ресурсов. В свою очередь, избыточная плотность аквакультурных производств в

прибрежной полосе вызывает экологические проблемы, такие как «красные приливы», вызванные концентрацией на поверхности воды примитивных бескислородных водорослей, а также ведёт к заболеваниям среди морской фауны (см. [7, с. 350, 373]).

Угрозы для нормального функционирования отрасли связаны и с достаточно интенсивно происходящим в прибрежной полосе осушением морских акваторий ради нужд промышленного и инфраструктурного строительства. При этом сплошь и рядом нарушаются положения Закона КНР об управлении использованием морских акваторий, согласно которым проекты рекультивации акваторий площадью в 50 га и больше должны утверждаться Госсоветом КНР. Местные власти обходят эти условия, самостоятельно санкционируя осушение небольших участков акватории, а впоследствии наращенные сухопутные территории объединяются друг с другом. По данным Государственной океанографической администрации (ГОА), за 2002–2008 гг. совокупная площадь рекультивированных акваторий увеличилась с 2033 до 11001 га, а за 2009–2011 гг. незаконно санкционированная местными администрациями рекультивация охватила 14000 га морских акваторий. В частности, в 2011 г. центральные власти санкционировали в северо-восточной провинции Ляонин осушение 30 га акваторий, на уровне же шести приморских городов провинции были заявлены планы рекультивации более 1000 га (см. [14, 18.07.2011; 17, 2012, № 7, с. 26]). Даже без относительно коррупционных мотивов местные власти заинтересованы в такой деятельности, так как продажа «прав пользования земельными участками» девелоперам является важнейшим источником поступлений в местные бюджеты, а доходы от неё в десятки раз превосходят затраты на рекультивацию.

Бурная экспансия такой деятельности в прибрежной полосе способствует загрязнению вод, наносит ущерб фауне моря, лишает работы рыбаков из близлежащих деревень и занятых в марикультурных производствах. Государство выплачивает таким людям определённые компенсации, но они заведомо недостаточны для того, чтобы покрыть расходы на переквалификацию, открытие какого-либо другого дела или переезд на другое место.

Разработка морских углеводородных месторождений. Новым для Китая видом хозяйственной деятельности на море в период экономических реформ стала добыча нефти и газа на континентальном шельфе, причём изначально она стала возможной благодаря привлечению капиталов и технологий из-за рубежа. Сотрудничество с иностранными инвесторами не только позволило сделать шельфовую добычу дополнительным источником снабжения национальной

экономики топливными ресурсами, но и способствовало развитию китайских нефтяных компаний, превращению их в транснациональные, осуществляющие инвестиции во многих странах мира.

Месторождения углеводородов на шельфе китайских морей были обнаружены ещё в конце 1960-х годов. Но для их освоения у Китая не было ни достаточных финансовых ресурсов, ни необходимых технологий. Между тем национальная экономика испытывала хроническую нехватку жидкого топлива из-за действия факторов как на стороне спроса (обычных для командной экономики причин, вызывающих дефицит товаров и ресурсов), так и на стороне предложения (ограниченных возможностей прироста добычи на уже эксплуатирующихся сухопутных месторождениях и медленных темпов освоения новых).

С началом осуществления политики «открытости» для координации сотрудничества с иностранными энергетическими компаниями и представительства китайского государства в совместных проектах в 1982 г. была создана Китайская национальная компания морских нефтяных разработок (China National Offshore Oil Co., CNOOC). Министерством нефтяной промышленности КНР при участии специалистов из норвежской государственной нефтяной компании «Статойл», Центра ООН по транснациональным корпорациям и ряда американских частных нефтяных компаний был разработан типовой контракт соглашения о разделе продукции (в китайских источниках обычно используется термин «соглашения о совместной разработке природных ресурсов»). По его условиям на стадии разведки все расходы и риски несёт иностранный партнёр. Продолжаться эта стадия может от 5 до 7 лет в зависимости от размеров месторождения и программы разведочных работ. Иностранная компания может выйти из проекта, если разведка оказалась неудачной.

Китайский партнёр (CNOOC) подключается к реализации проекта в случае обнаружения достаточных запасов нефти. При этом его доля в инвестициях на промышленную добычу нефти, обустройство и расширение промыслов может составлять до 51% (как правило, она близка к этому показателю, что должно по идее обеспечивать китайской стороне доминирование при принятии управленческих решений по проекту). В процессе освоения и эксплуатации месторождения иностранная компания обеспечивает техническую сторону проекта. Главным органом управления проектом, решающим стратегические вопросы, является объединённый комитет, формируемый на основе представительства сторон. Оперативный контроль на этапе освоения месторождения и в первый период промышленной разработки осуществляет иностранный партнёр, но позднее эти полномочия могут быть переданы китайской стороне.

Распределение добытой нефти осуществляется по специальной формуле, прописанной в типовом контракте. 17,5% объёма добычи поступает непосредственно в распоряжение КНР в качестве платы за право разработки недр (12,5%) и налога с оборота (5%). 50% идет на возмещение расходов китайской и иностранной сторон на разведку, освоение и эксплуатацию месторождения. Оставшиеся 32,5% подразделяются в определённой пропорции на «паевую нефть», причитающуюся китайской стороне, и «распределяемую прибыльную нефть», которая делится между китайскими и иностранными партнерами в соответствии с их участием в затратах на освоение и эксплуатацию месторождений (обычно в пропорции 51:49). Удельный вес «распределяемой прибыльной нефти» не установлен в едином порядке, он определяется в ходе переговоров сторон и находится в обратной зависимости от перспективности месторождения и прогнозируемого общего объёма добычи. После полной компенсации затрат партнёров на разведку и освоение месторождения часть нефти, отчислявшаяся в счёт этих компенсационных платежей (примерно 37,5% объёма добычи) присоединяется к «распределяемой прибыльной нефти» и подлежит разделу между сторонами (см. [18, 1990, № 2, с. 24–25]).

На таких условиях в 1982, 1985, 1989 и 1993–1994 гг. СНООС провела четыре раунда торгов на перспективные участки шельфа. В ходе первого и второго раундов разыгрывались участки в Жёлтом и Южно-Китайском морях, в ходе третьего раунда – в заливе Бохай, а в ходе четвёртого – в Восточно-Китайском море. Всего к началу 2003 г. СНООС заключила 150 контрактов о совместной разработке шельфовых ресурсов с иностранными фирмами, среди которых преобладали американские и японские, в меньшей степени были представлены компании из западноевропейских стран и Южной Кореи (см. [19, 31.01.2003]). В последующие годы некоторые месторождения стали разрабатываться СНООС в одиночку, без привлечения иностранных партнёров. Совместные с иностранными фирмами проекты морской добычи стали осуществлять и две другие государственные нефтяные компании: Китайская национальная нефтяная компания (China National Petroleum Co., CNPC) и Китайская нефтехимическая компания (Sinopec), причём последняя в нескольких проектах участвует как миноритарный инвестор.

Добыча нефти на шельфе увеличилась с 4,5 млн. т в 1993 г. до 16,2 млн. т в 1997 г., и тогда на неё приходилось около 10% совокупного нефтяного производства в КНР. В последующие годы эти показатели постепенно увеличивались, и по итогам 2010 г. СНООС объявила о достижении психологически важного рубежа: морская добыча превысила 50 млн. т. Правда, речь при этом шла о количестве «нефтяного

эквивалента», т.е. в указанной сумме была учтена добыча не только нефти, но и природного газа. Как бы то ни было, компания объявила о создании «морского Дацина» (это аналогия с крупнейшим из разрабатываемых месторождений в сухопутной части страны). На континентальном шельфе Китая по состоянию на 2011 г. разрабатывались 82 нефтяных и газовых месторождения. Их доля в совокупном общенациональном производстве нефти достигла 1/4. СНООС поставила себе новую перспективную задачу – создать к 2020 г. «глубоководный Дацин», главным образом за счёт добычи на шельфе Южно-Китайского моря (см. [7, с. 135; 12, 5.01.2011; 14, 11.07.2011]).

Тем не менее, говорить о том, что реализация проектов на китайском шельфе радикально изменила ситуацию на национальном рынке энергоресурсов, не приходится. В течение 1990–2000-х годов проблема их дефицита становилась всё более серьёзной. В 1993 г. КНР стала нетто-импортёром нефти, а к концу 1990-х годов доля импорта в удовлетворении внутренних потребностей в ней приблизилась к 20%. Реакцией властей на это стала политика «выхода за пределы»: было решено, что если уж Китай теперь сильно зависим от импорта нефти, то он должен получать её прежде всего с контролируемых самими китайцами зарубежных месторождений. Китайские государственные нефтяные компании развернули крупномасштабную инвестиционную экспансию за рубежом, главным образом в развивающихся странах Африки, Латинской Америки, Центральной Азии. Осуществляются вложения в уже разрабатываемые и перспективные месторождения, происходят поглощения местных нефтяных компаний.

Значительная часть китайских инвестиций приходится на шельфовые проекты в других странах, причём их осуществляют не только СНООС, но также CNPC и Sinopec. К настоящему времени китайские нефтедобывающие гиганты имеют шельфовые проекты в Анголе, Нигерии, Экваториальной Гвинее, Кении, Индонезии, Иране, Катаре, Аргентине, Чили и др. В 2010 г. добыча там составила 25 млн. т, в СНООС уже заговорили о «заморском Дацине» и «Дацине – источнике СПГ». Однако результаты деятельности китайских компаний и на собственном, и на зарубежном шельфе по-прежнему выглядят скромно на фоне растущей зависимости Китая от импортной нефти. В последние годы был пройден важный рубеж: в 2008 г. внутреннее производство нефти (190,4 млн. т) было всё ещё большим, чем объём импорта (177,9 млн. т), но в 2009 г. ввоз нефти (203,8 млн. т) впервые превысил внутреннее производство (189,5 млн. т). В 2010 г. импорт достиг 239,0 млн. т при внутренней добыче 203,0 млн. т, а в 2011 г. импорт составил 253,8 млн. т при внутренней добыче 204,0 млн. т (см. [11, 27.02.2009, 26.02.2010, 1.03.2011, 23.02.2012]).

Между тем практика сотрудничества с иностранными компаниями на шельфе китайских морей в последнее время подвергается в самом Китае существенной критике. Катализатором её послужила техногенная катастрофа – произошедшая в июне 2011 г. утечка нефти в заливе Бохай на двух блоках месторождения Пэнлай. Его разрабатывают СНООС (имеет долю в 51%) и американская компания Conoco Phillips (49%), которая выступает в качестве оператора проекта. Максимальная площадь загрязнённой акватории достигала 4240 кв. км, помимо вреда собственно морской фауне значительный ущерб был причинён аквакультурным производствам в прибрежных провинциях. Хотя утечки нефти на китайских морских месторождениях случались и раньше, но инцидентов такого масштаба до сих пор не было.

Пэнлай – это крупнейшее месторождение из ныне разрабатываемых на китайском шельфе, а в целом в китайской нефтяной промышленности оно уступает по объёмам добычи только Дацину. Надо сказать, что наращивание общих показателей морской добычи в 2010 г., позволившее СНООС отразпортовать о «морском Дацине», произошло во многом благодаря увеличению производства на Пэнлай. Поэтому вскоре после аварии китайскими экспертами стали высказываться оценки, согласно которым добыча на этом месторождении велась в 2010–2011 гг. с нарушением технических стандартов ради достижения символической цифры в 50 млн. т нефтяного эквивалента любой ценой (см. [14, 11.07.2011]).

Ещё более скандальной стала задержка с раскрытием информации об аварии: сразу после утечки, случившейся 4 июня 2011 г., Conoco Phillips направила доклад о ней в ГОА, своего же китайского партнёра СНООС американская компания поставила в известность только 17 июня 2011 г., когда произошла ещё одна утечка. От широкой огласки инцидента и бизнес-партнёры, и государственные инстанции поначалу уклонялись, и почти месяц население прибрежной полосы было в неведении о происходящем. Тем более, что авария произошла во время сезонного моратория на рыболовство, и местные жители не могли получить информацию о надвигающейся угрозе от экипажей рыбацких судов. Лишь 21 июня 2011 г. сообщение о загрязнении акватории появилось на популярном сайте Sina Weibo, а представители ГОА и обеих компаний сделали официальные заявления по этому поводу только 5 июля 2011 г.

Тем не менее, эта история лишней раз засвидетельствовала, что современное китайское общество далеко от былого показного единения. С резкой критикой поведения партнёров по проекту выступили негосударственные экологические организации. Помимо того, что

выплатить предусмотренный законодательством штраф за загрязнение от американской компании потребовала ГОО, более сотни владельцев аквакультурных ферм подали в суды иски к Conoco Phillips о компенсации ущерба (см. [17, 2011, № 35, с. 18–21, 2012, № 2, с. 4; 19, 7.07.2011]).

В ходе обсуждения в СМИ основная доза критики досталась американской компании, но и СНООС были предъявлены претензии в соучастии в сокрытии информации. Многими участниками дискуссии была поставлена под сомнение эффективность существующей уже несколько десятилетий модели соглашений о разделе продукции. Обращалось внимание на то, что по условиям контракта о совместной разработке месторождения Пэнлай китайская СНООС, будучи номинальным мажоритарным инвестором, не имела права направлять своих специалистов на буровые платформы Conoco Phillips, так как это было исключено по соображениям конфиденциальности используемых американских технологий. Подобные условия традиционно включались в соглашения ещё с 1980-х годов, когда китайская сторона была критически зависима от иностранных технологий нефтеразведки и добычи, и поэтому она соглашалась не только на передачу иностранному партнеру значительной части продукции, но и на дискриминационные условия совместной деятельности. Но сейчас ситуация качественно иная: СНООС и другие китайские нефтяные компании сами являются транснациональными инвесторами, их технологический уровень вполне достаточен для того, чтобы самостоятельно вести работы, во всяком случае – на мелководных участках шельфа. Из информированных источников в отрасли стала просачиваться информация о коррекции политики в отношении шельфовых месторождений: столько иностранных партнёров Китаю уже не нужно, новые соглашения будут заключаться строго дозированно, в основном – по глубоководным месторождениям, а многие из уже действующих соглашений продлеваются не будут (см. [13, 11.07.2011; 14, 18.07.2011]).

Инновационные отрасли и механизмы НТП в морском хозяйстве. В условиях, когда китайский корпоративный сектор ещё только складывается, и эндогенные стимулы к инновациям в нём недостаточно сильны, динамика структурных изменений в морском хозяйстве во многом определяется влиянием государства, проводимой им промышленной и научно-технической политикой. Более 65% расходов на НИОКР по морской тематике по состоянию на 2009 г. осуществлялось за счёт государственного финансирования (из центральных и местных источников). Но характерно то, что в

проектах, предполагающих возведение строительных объектов, т.е. в значительной мере связанных с коммерциализацией технологий, доля государства в финансировании составляла менее 1/4, а остальное обеспечивалось за счёт собственных средств предприятий, банковских кредитов и т.д.

В конце 2008 г. в Китае существовало 135 исследовательских организаций морского профиля, из них 94 занимались фундаментальными исследованиями, 33 – прикладными, 8 – информационным обеспечением. Более половины (74) этих организаций расположены в четырёх приморских административных единицах провинциального уровня – Шанхае, Чжэцзяне, Шаньдуне и Гуандуне. По морской тематике работали 15,6 тыс. исследователей. В годы 11-й пятилетки ГОА подписала соглашение с Министерством образования КНР о ведении морских исследований в 17 ведущих университетах страны; было вновь создано 3 вуза морского профиля (см. [8, с. 3, 201–203, 208]).

Организационно и финансово НИОКР, выполняемые в различных организациях, координируются как специализированными государственными программами по морской тематике, так и комплексными, многопрофильными научно-технологическими программами. С 2003 г. под руководством Государственной океанографической администрации выполняется «проект 908» («Комплексное изучение и оценка ближних морей Китая»), его задачи – определить состояние дна в прибрежных морях, оценить потенциал устойчивого развития на основе использования морских ресурсов, выработать предложения по размещению производительных сил морской экономики. В ходе проведённой работы уже получены важные результаты. Сформирована информационная база «Цифровое море», составлены геологические карты внутренних вод и территориального моря Китая. Установлено, что одной из причин «красных приливов» на китайском побережье является общее изменение климата в Восточной Азии; что повышение уровня моря в результате глобального потепления ведёт к миграции части морской фауны в северном направлении. Выявлены закономерности образования льдов в заливе Бохай и Жёлтом море.

Часть полученных результатов доведена до практического освоения: создана система мониторинга «красных приливов», разработаны принципы выделения функциональных морских зон. Исследования в рамках «проекта 908» фактически вышли за пределы ближних морей, они ведутся во всех океанах, в арктических и антарктических районах. В 2007 г. КНР успешно запустила свой второй океанографический спутник. За последние годы разработаны собственные технологии производства аппаратов для глубоководного погружения, в том

числе беспилотный модуль «Морской дракон». В 2010 г. китайский глубоководный аппарат с экипажем на борту при погружении достиг отметки в 3759 м, КНР стала пятой страной в мире, чьи исследователи смогли погрузиться на глубину более 3500 м (после США, Франции, России и Японии) (см. [8, с. 2, 209–210]).

С начала 1990-х годов осуществляется программа «Мировой океан», нацеленная на разведку месторождений полезных ископаемых на морском дне под международными водами, а также на исследования морской фауны и оценку состояния морской природной среды. Её реализация способствовала тому, что Китай уже дважды получал от Международного агентства управления ресурсами морского дна права на разработку месторождений цветных металлов в международных водах: в 1991 г. – в Тихом, а в 2011 г. – в Индийском океане (см. [17, 2012, № 2, с. 14–15]).

Морская тематика выделена в качестве одного из приоритетов многоотраслевой государственной программы «863» (она осуществляется с 1986 г. и ориентирована на разработку технологий для коммерческого внедрения). При этом внимание уделяется прежде всего оборонным, энергетическим, биофармацевтическим технологиям. В рамках реализуемой с 1997 г. госпрограммы фундаментальных исследований «973» осуществляются 28 проектов морского профиля. В 2010 г. морские биотехнологии и разработка оборудования для морской добычи природных ресурсов были определены одним из семи приоритетных направлений в утверждённом Госсоветом КНР плане развития новых «стратегических» отраслей (см. [8, с. 215, 216, 251; 17, 9.09.2010]).

До сих пор научно-технические инновации наиболее активно внедрялись в следующих отраслях морского хозяйства:

– *использование морской воды* (её опреснение, прямое использование, химическая переработка). Для Китая, как страны, испытывающей серьёзный дефицит пресной воды, такое задействование морских ресурсов имеет особое значение. В КНР разработаны собственные технологии опреснения, соответствующие передовому мировому уровню; китайское опреснительное оборудование уже поставляется в другие страны. В настоящее время в разных провинциях на Востоке страны (в городах Тяньцзинь, Циндао, Сямэнь, провинциях Хэбэй и Гуандун) сооружены или находятся в стадии строительства 57 опреснительных установок. Крупнейшая из них находится в Тяньцзине. Она была построена компанией IDE Technologies для электростанции Beijing Power Plant и способна опреснять до 200 тыс. куб. м воды в сутки. Более 90% опресняемой воды

потребляют электростанции, металлургические заводы и промышленные парки, что предопределяет относительно большие размеры требуемых опреснительных установок, а следовательно и крупные инвестиции. Поэтому 70–80% сооружаемых в стране опреснительных установок финансируются на началах государственно-частного партнёрства. В последние годы в технологических целях, особенно на электростанциях, активно используется и собственно солёная морская вода (см. [21, 19.02.2011]);

– *морская энергетика, использующая возобновляемые источники*. К её развитию Китай побуждает нарастающий дисбаланс между динамикой экономического роста и ограниченностью имеющихся в стране углеводородных ресурсов. В КНР в последние десятилетия активно развивалось использование энергии ветра, страна стала мировым лидером по установленным мощностям ветроэнергетики. На Китай приходится и более половины мирового производства оборудования для этой отрасли, хотя при этом используются в основном импортруемые технологии. До начала 2010-х годов ветроэнергетика развивалась главным образом во внутренних, сухопутных провинциях страны: там небольшими ветрогенераторами пользовались в основном крестьяне и другие потребители, отрезанные от основных энергосетей. Но в последние годы ветроэнергетические установки стали возводиться на насыпных морских платформах. В 12-й пятилетке их установленная мощность должна достичь 5 млн. кВт, а совокупный потенциал для развития китайской морской ветроэнергетики, по оценкам, составляет не менее 100 млн. кВт (см. [12, 13.07.2010; 17, 2011, № 18, с. 32–33]). Её развитие, судя по всему, повлечёт за собой и технологические сдвиги в соответствующей подотрасли энергетического машиностроения, так как для морской ветроэнергетики нужны гораздо более мощные генераторы, чем для сухопутной. Альтернативная морская энергетика Китая представлена также приливными электростанциями: их действует уже более 40. Соответствующие технологии разрабатывались в КНР ещё с 1960-х годов, и они уже достигли мирового уровня. С 1980-х годов ведутся исследования в области использования энергии морских волн. Разработаны технологии производства генераторов небольшой мощности, и они коммерциализированы, но отставание от мировых лидеров в этой области (Великобритании, Норвегии, Дании, Японии) ещё велико. В Китае ведутся также исследования в области использования энергии морских течений и термальной энергии моря (см. [8, с. 228–229]);

– *производство высокотехнологичного морского оборудования* (для исследований, для добычи углеводородов и других полезных

ископаемых, для морской энергетики; контрольного и измерительного оборудования, судов). Многие из этих производств взаимосвязаны и образуют отраслевые кластеры, их развитие поощряется в рамках государственной «программы 863». Но по многим направлениям отставание от передового мирового уровня всё ещё значительно;

– *морские биотехнологии* (увеличение разнообразия морских биоресурсов, аквакультура с целью выведения полезных для здоровья человека продуктов, морская биофармацевтика). Особенно активно такая деятельность развивается в провинции Чжэцзян, на которую приходится более 1/3 производства отрасли. Центры соответствующих НИОКР действуют в Шанхае, Циндао, Сямэне, Гуанчжоу. Когда в 2009 г. в Китае были определены 100 приоритетных видов сельскохозяйственной продукции и 10 передовых агротехнологий, то в их число были включены 10 видов рыборазведения и 7 технологий аквакультуры (см. [8, с. 190–194]).

Литература

1. *Алдонясов В.И.* Эволюция морской геостратегии Китая // Мир и политика, 2011. № 9. С. 40–58.
2. *Кульнева П.В.* Либерализация инвестиционного режима в Китае: новый этап // Мировая экономика и международные отношения, 2009. № 12. С. 69–77.
3. *Мозиас П.М.* Морское хозяйство Китая и перспективы сотрудничества с Россией // Общество и государство в Китае. 42-я научная конференция. Ч. 2. М., 2012. С. 148–173.
4. *Мозиас П.М.* О некоторых политико-идеологических аспектах рыночной модернизации в Китае // Общество и государство в Китае. 40-я научная конференция. М., 2010. С. 282–298.
5. *Сазонов С.Л.* Транспорт Китайской Народной Республики. М., 2012.
6. *Чжан Лицзюнь, Ван Юйфэн.* Гайгэ кайфан 30 нянь Чжунго ганкоу цзинци фачжань (Развитие экономики портовых городов Китая за 30 лет реформ и «открытости»). Пекин, 2008.
7. Чжунго тунци чжайяо 2012 (Краткий статистический ежегодник Китая 2012). Пекин, 2012.
8. Чжунго хайян фачжань баогао 2011 (Доклад о развитии морской деятельности в Китае 2011). Пекин, 2011.
9. Чжунго хайян фачжань баогао 2012 (Доклад о развитии морской деятельности в Китае 2012). Пекин, 2012.
10. DBS Vickers Securities. China Port Sector // www.dbvickers.com. 2010, July 15.
11. Жэньминь жибао (Ежедневная народная газета).
12. Жэньминь жибао хайвай бань (Ежедневная народная газета: зарубежный выпуск).
13. Хуася шибао (Китайские вести).

14. Цзинцзи гуаньча бао (Экономический обозреватель).
15. Чжунхуа жэньминь гунхэго го'уюань гунбао (Вестник Госсовета КНР).
16. 21 шицзи цзинцзи баодао (Экономический вестник 21-го века).
17. Beijing Review.
18. China Business Review.
19. China Daily.
20. Economist.
21. Бюллетень иностранной коммерческой информации.