

***П.М. Мозиас***

НИУ ВШЭ

## **Морское хозяйство Китая и перспективы сотрудничества с Россией**

Подъём Китая, крупнейшей континентально-морской державы Азии, сделал необратимым наступление «Тихоокеанского столетия», предсказывавшегося ранее в связи с «экономическим чудом», достигнутым в островных и полуостровных странах и территориях Восточной Азии (Японии, Южной Кореи, на Тайване и т.д.). Значительная протяжённость морской береговой линии Китая, экспортная ориентация китайской экономики и её растущая зависимость от импорта сырьевых ресурсов; активное развитие отраслей народного хозяйства, связанных с морской деятельностью – все эти обстоятельства обусловили то, что подъём Китая имеет и очевидное «морское измерение».

В нашей стране намерения подключиться к процессам международного экономического сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) были заявлены ещё в 1980-е годы тогдашним советским руководством. Начиная с первой половины 1990-х годов, когда в результате распада СССР для России затруднился выход к Балтийскому и Чёрному морям, грузооборот морских перевозок действительно стал активно перераспределяться в пользу дальневосточных портов. Кроме того, регионы российского Дальнего Востока в период экономических реформ смогли в определённой мере задействовать свои сравнительные преимущества в обеспеченности полезными ископаемыми и морскими биоресурсами. Соответствующие отрасли местной экономики приобрели экспортную ориентацию, что, в свою очередь, стимулировало рост объёмов морских перевозок. В результате, по оценкам, в 2000-е гг. дальневосточные порты обеспечивали обработку порядка 50% отправляемых и получаемых Россией морем грузов (см. [13, с. 13]).

Тем не менее, приходится констатировать, что произошедшее усиление тихоокеанского вектора в морской деятельности России явилось не результатом сознательно и планомерно проводимой политики развития Дальнего Востока, а, скорее, следствием адаптации к вновь возникшим неблагоприятным обстоятельствам и, кроме того, отражением имеющегося огромного

---

© Мозиас П.М., 2012

потенциала для развития восточных территорий страны. Однако к настоящему времени, как представляется, созрели новые благоприятные предпосылки для его реализации, и они связаны с достигнутым качественно более высоким уровнем российско-китайских отношений.

Нынешнее состояние двусторонних межгосударственных отношений оценивается официальными лицами и экспертами обеих стран как наилучшее за всю историю. Сложившиеся между Россией и Китаем отношения стратегического партнёрства строятся на подчёркнуто прагматической основе. Между РФ и КНР действует заключённый в 2001 г. Договор о дружбе, добрососедстве и сотрудничестве. Создан механизм взаимодействия в многостороннем, субрегиональном формате – в рамках Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). Оборот российско-китайской торговли на протяжении последнего десятилетия рос высокими темпами: с 10,7 млрд. долл. в 2001 г. до 56,9 млрд. долл. в 2008 г., в условиях мирового кризиса этот показатель снизился в 2009 г. до 38,8 млрд. долл., но уже в 2010 г. он достиг нового исторического максимума в 59,4 млрд. долл. (см. [15, с. 72; 24, 06.05.2011]).

Вместе с тем, ситуация в российско-китайской торговле и в целом в двустороннем экономическом сотрудничестве неоднозначна. В российском экспорте в Китай за последние годы резко увеличился удельный вес сырьевых товаров, тогда как в ассортименте китайских поставок в Россию произошли разительные изменения в пользу продукции с более высокой добавленной стоимостью, прежде всего за счёт наращивания экспорта продукции машиностроения, электроники и электротехники. Российскую сторону не может удовлетворить фактическая консервация сырьевой специализации её экономики, в том числе и морского хозяйства РФ. Но для выправления ситуации важно поставить правильный диагноз и выбрать адекватные методы лечения болезни.

На наш взгляд, сложившееся положение вещей обусловлено не столько объективно сложившимися сравнительными преимуществами двух экономик (Россия обладает богатыми запасами природных ресурсов, а Китай – дешёвой рабочей силой, которую можно задействовать при развитии обрабатывающей промышленности), сколько различиями в экономической политике, проводимой в двух странах. В Китае действительно осуществляется осмысленная промышленная политика, т.е. государством реализуется курс на выборочное поощрение перспективных отраслей национальной экономики, в том числе и отраслей морского хозяйства, на стимулирование их экспортной деятельности, включая и освоение российского рынка. В России необходимость в активной промышленной политике за последние годы была наконец-то осознана – после полутора десятилетий «либерального романтизма». Но реализуемые меры пока не сложились в продуманную, глубоко эшелонированную систему, во многом они остаются адаптивными к тенденциям, преобладающим на рынках. И, в частности, приходится констатировать, что у России всё ещё нет сколь-нибудь чёткой и последовательной экономической политики по отношению к Китаю, нет выстроенной государством и осуществляемой при его содействии стратегии освоения китайских товарных и ресурсных рынков российскими компаниями.

Подобное положение дел тем более досадно, что отношения стратегического партнёрства открыли для российской стороны небывалое «окно возможностей». Все, кто сколь-нибудь долго наблюдает за Китаем, знают, что значительной части населения этой страны, в том числе её элитам, свойственно эмоциональное тяготение к России, восприятие её как «альтернативного Запада». За последние же годы такой психологической настрой был дополнен и выраженной политической установкой на более тесное сотрудничество с РФ, в том числе в экономической области. Приходится признать, что дело за российской стороной – отечественным правительственным кругам и бизнесу необходимо выработать в отношении Китая чёткую линию поведения, нацеленную на отстаивание национальных экономических интересов, реализацию на китайском направлении уже имеющихся и ещё только складывающихся конкурентных преимуществ (см. [6]).

Составной частью российской экономической политики по отношению к Китаю должны быть и меры, направленные на развитие сотрудничества в области морской деятельности. Причём, как представляется, сотрудничество с Китаем может быть перспективно не просто с точки зрения реализации конкурентного потенциала морского хозяйства России, но и в плане заимствования китайского опыта. По мнению многих авторитетных специалистов, концептуальная задача российской политики в отношении морской хозяйственной деятельности заключается в усилении осмысленного государственного присутствия в сфере морской экономики, внедрении в российскую морскую практику принципов государственно-частного партнёрства (см. [2, с. 104–152; 11, с. 56–90]). По-видимому, облегчить решение этой задачи как раз и может кооперация с Китаем, где уже отработаны такие механизмы и действуют соответствующие институты.

Возможности для этого существуют и потому, что в морском хозяйстве самого Китая проявляются проблемы и противоречия, вообще свойственные современному этапу развития экономики этой страны. Кооперация с Россией как раз и может способствовать расшивке имеющихся в китайской морской экономике «узких мест», а это и означает, что двустороннее сотрудничество действительно может быть взаимовыгодным.

О значении морской деятельности для китайской экономики и китайского социума свидетельствует само общепризнанное деление территории страны на три меридиональных пояса: восточный (приморский), центральный и западный (окраинный). Причём именно восток Китая традиционно является наиболее развитым регионом страны, и в ходе экономических реформ последних десятилетий его лидирующие позиции ещё более упрочились. В 2009 г. в 10 восточных провинциях КНР было произведено 53,7% общенационального ВВП, а экспорт этих провинций составил 88,3% от общенационального показателя. Для 6 центральных провинций соответствующие показатели составили только 19,4% и 3,5%, а для 12 западных провинций – 18,5% и 4,3% (см. [15, с. 16, 17]). Согласно данным, содержащимся в опубликованном Государственной океанологической администрацией КНР «Докладе о развитии морской деятельности в Китае за 2010 г.», суммарный объём произведённых товаров и оказанных услуг в

морском хозяйстве страны составил в 2009 г. 3,196 трлн. юаней, что составило 10% общенационального ВВП (см. [17, 24.02.2011]).

**Водные перевозки. Морские порты и их роль в развитии прибрежных территорий.** В ходе реформ в КНР высокие темпы экономического роста сочетались с нарастанием «открытости» экономики, ростом внешне-торгового оборота страны. Особенно быстро внешняя торговля Китая стала прогрессировать после присоединения страны к ВТО в конце 2001 г. Китайский товарный экспорт увеличился с 249,2 млрд. долл. в 2000 г. до 1430,7 млрд. долл. в 2008 г., импорт за это время вырос с 225,1 млрд. долл. до 1132,6 млрд. долл. В 2009 г. из-за воздействия мирового финансового кризиса эти показатели снизились (экспорт – до 1201,7 млрд. долл., а импорт – до 1005,6 млрд. долл.), но уже в 2010 г. они достигли новых исторических максимумов (экспорт – 1577,9 млрд. долл., импорт – 1394,8 млрд. долл.). По оценкам, около 90% оборота перевозок внешнеторговых грузов совершается водным транспортом (в том числе морским – 85%). Значение морских перевозок велико как для продвижения китайских экспортных товаров на внешние рынки, так и для бесперебойного снабжения самой китайской экономики импортными сырьевыми ресурсами: морским путём в КНР поступает до 99% ввозимых руд чёрных металлов и 95% импорта нефти. Если в 1990-е годы динамика водных грузовых перевозок была волатильной (их объёмы снижались в абсолютном отношении в 1997–1998 гг.), то в первом десятилетии XXI в. она двигалась по восходящей траектории, и это, безусловно, во многом было связано со стимулирующим влиянием внешней торговли. В 2001 г. перевозки грузов водным транспортом Китая составляли 1,33 млрд. т., в том числе международные морские перевозки – 275,7 млн. т., в 2005 г. эти показатели достигли 2,20 млрд. т. и 485,5 млн. т., а в 2009 г. – 3,19 млрд. т. и 517,3 млн. т. соответственно (см. [15, с. 65, 154, 156; 16, 01.03.2011; 17, 31.07.2008]).

Морской торговый флот Китая на конец 2008 г. насчитывал 20925 судов общим тоннажем 44 млн. т. Под флагами других стран ходили более 1500 китайских морских торговых судов, а иностранным судовладельцам принадлежало 17 судов. Согласно данным китайских источников, по дедейте принадлежавшего ей торгового флота КНР занимает четвёртое место в мире. Однако по оценкам ЮНКТАД в 2009 г. Китай обошёл по этому показателю Германию и занял третье место в мире, его доля в дедейте мирового торгового флота на 1 января 2010 г. составила 8,96%, а доля Германии – 8,91%. Характерно, что произошло это в том же году, когда КНР сместила Германию с позиции второй после США торговой державы мира (см. [12, 2010, № 2, с. 25; 17, 14.06.2010; 23, 09.04.2010]).

Внутренний водный транспорт к концу 2008 г. насчитывал около 230 тыс. судов, их совокупный тоннаж превышал 50 млн. т. Суммарная протяжённость внутренних речных судоходных путей составляла 133 тыс. км, это больше, чем в какой-либо другой стране. Крупнейшей судоходной рекой является Янцзы, пересекающая Центральный Китай с запада на восток. По ней в 2007 г. было перевезено более 1,1 млрд. т. грузов, это было в 16 раз больше объёма перевозок по железной дороге от Пекина до Гуанчжоу

(одного из главных хозяйственных центров Южного Китая). С 2005 г. по величине транспортировки грузов Янцзы занимает первое место среди рек мира. Однако внутренние судоходные пути сильно разнятся по качеству: только 11,3% их совокупной протяженности относятся к уровням четвертому и выше. Поэтому используются они весьма неравномерно: более 80% объёма речных перевозок приходится на две реки – Янцзы и Чжуцзян (протекает на Юге Китая) (см. [17, 10.06.2008, 15.06.2010]).

Общее число портов (речных и морских) в Китае превышает 1400. Суммарный грузооборот морских портов увеличился с 1,26 млрд. т. в 2000 г. до 2,93 млрд. т. в 2005 г. и до 4,75 млрд. т. в 2009 г. Традиционно в качестве крупнейшего 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 2009 г. – 576,8 млн. т. грузов.

Порт Шанхая (вместе с построенным в середине 2000-х годов к югу от этого города на островах в заливе Ханчжоу контейнерным портом Яншань) в 2009 г. обработал 494,7 млн. т. грузов. В «десятку» крупнейших морских портов КНР в 2009 г. входили также: Тяньцзинь (грузооборот – 381,1 млн. т.), Гуанчжоу (364,0 млн. т.), Циндао (315,5 млн. т.), Далянь (272,0 млн. т.), Циньхуандао (249,4 млн. т.), Шэньчжэнь (193,7 млн. т.), Жичжао (181,3 млн. т.), Инкоу (176,0 млн. т.). 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 половина мест постоянно приходится на китайские (см. [15, с. 158]).

В 2000-е годы в Китае беспрецедентно быстро прогрессировала контейнеризация перевозок, тем более что в КНР переместился и 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. В 2007 г. их оборот достиг 111,8 млн. стандартных контейнеров (TEU), а в 2008 г. – 128,4 млн.; в 2009 г. под влиянием мирового кризиса он несколько уменьшился – до 120,8 млн., но уже в 2010 г. он достиг 145,0 млн. стандартных контейнеров. Оборот контейнерных портов Шанхая в 2009 г. составлял 25 млн. стандартных контейнеров, по этому показателю Шанхай с 2007 г. занимает второе место в мире. В «двадцатку» крупнейших в мире в 2009 г. входили 7 морских контейнерных портов КНР, а пять из них были представлены в первой «десятке»: Шанхай (2-е место), Шэньчжэнь (4-е место), Гуанчжоу (7-е место), Нинбо–Чжоушань (8-е место), Циндао (10-е место) (см. [16, 29.02.2008, 27.02.2009, 26.02.2010, 01.03.2011; 17, 25.02.2010, 15.06.2010, 14.07.2010]).

Слабым местом китайских контейнерных морских портов пока остаётся неразвитость сферы логистических услуг. Значительная часть поступающих из-за рубежа контейнеров складывается непосредственно в портах, а не обслуживается логистическими посредниками, что обуславливает достаточно высокий уровень ущерба и потерь грузов. Недостаточно эффективна и координация работы морских портов с речным и железнодорожным транспортом. Как реакция на эти проблемы, со второй половины 2000-х годов в стране стала создаваться сеть центров интермодальных перевозок

(хабов). Такие функции приданы 18 городам, в том числе ряду крупнейших морских (Шанхай, Гуанчжоу, Шэньчжэнь, Далянь, Нинбо, Циндао, Тяньцзинь) и речных портов (Чунцин, Ухань, Чжэнчжоу).

Главным хозяйствующим субъектом и источником финансирования в китайском морском транспорте и портах остаётся государство, и в этом плане ситуация значительно отличается от российской: в нашей стране произошла крупномасштабная приватизация морских парокходств и портов, причём существенные пакеты их акций сумели аккумулировать зарубежные инвесторы и оффшорные компании, рециклирующие капитал, вывезенный из России. В Китае же частный капитал привлекается в портовое хозяйство и сферу водных перевозок, скорее, в качестве младшего партнёра, но практика свидетельствует, что это отнюдь не ослабляет интереса инвесторов. Напротив, государственное присутствие в транспортных проектах сигнализирует частным компаниям о перспективных, поддерживаемых государственной политикой «точках роста», партнёрство госсектора и частного бизнеса способствует минимизации рисков для обеих сторон.

Либерализация режима для иностранных прямых инвестиций в данных сферах была сугубо постепенной. К осуществлению морских пассажирских перевозок иностранные инвесторы были допущены ещё в середине 1980-х годов. Новый тур либерализации начался в 1994 г., когда было разрешено создание предприятий с иностранным участием, занимающихся морскими грузовыми перевозками. Было также установлено, что иностранные инвесторы могут подключаться к строительству и обслуживанию морских портовых терминалов, могут арендовать имеющиеся терминалы, ещё не оснащённые необходимой инфраструктурой. Но при этом было установлено, что инвестиционное сотрудничество должно осуществляться только в форме паевого совместного предприятия, в котором китайская сторона должна обладать контрольным пакетом, а руководителями исполнительных органов СП должны быть граждане КНР. Создание предприятий полной иностранной собственности разрешалось, если только речь шла об открытии новых специализированных линий перевозок.

В 1998 г. иностранные инвесторы были допущены к перевозкам по внутренним водам. Были ослаблены ограничения на тоннаж судов, эксплуатируемых совместными предприятиями. Для национальных и иностранных инвесторов были установлены единые тарифы на оплату услуг естественных монополий, был унифицирован порядок оказания навигационных услуг, заправки судов водой и топливом. В 2000 г. создание предприятий полной иностранной собственности было разрешено судоходным компаниям, которые могут доказать, что они имеют устойчивый спрос на свои услуги в Китае.

После присоединения Китая к ВТО ограничения на деятельность иностранных инвесторов в сфере услуг были существенно ослаблены, но в отношении морских перевозок и портов определённые ограничения действуют и сейчас. В области международных морских перевозок 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, таким, как контейнерные перевозки и вспомогательные, специализированные виды деятельности в портах (см. [4; 7]).

Вместе с тем, не будет преувеличением сказать, что морские порты Китая сыграли важнейшую роль в процессе привлечения иностранного капитала в национальную экономику: дело не только в том, что они обслуживают внешнеторговый оборот предприятий с иностранными инвестициями, но и в том, что именно морские порты оказались в фокусе политики «территориальной открытости» – развития свободных экономических зон с особо льготным режимом для иностранных инвесторов.

Первые такие образования (они получили название «специальные экономические зоны») были созданы в 1980 г. на месте небольших рыбацких посёлков Шэньчжэнь и Чжухай (в юго-восточной провинции Гуандун), расположенных поблизости от, соответственно, Гонконга и Макао, а также на части территории крупных морских портов Шаньтоу (в провинции Гуандун) и Сямэнь (в провинции Фуцзянь). Если на остальной территории страны ставка подоходного налога для предприятий с иностранными инвестициями составляла 33%, то в «специальных экономических зонах» она была понижена до 15%, а предприятия, поставлявшие на внешние рынки не менее 70% объёма своей продукции, могли платить этот налог по ставке в 10%. Увеличен был в зонах и срок освобождения от уплаты этого налога в первый период после начала получения прибыли: на два года взимание налога отменялось полностью, а ещё на три года – наполовину, тогда как на остальной территории страны соответствующие «налоговые каникулы» предоставлялись по схеме «1+2». Действовали в зонах и льготы по уплате других налогов, а также таможенных пошлин (особенно значительные таможенные преференции предоставлялись предприятиям, ввозившим материалы, сырьё и оборудование для производства экспортной продукции).

Изначально «специальные экономические зоны» замышлялись как многофункциональные. Они должны были ориентироваться на освоение как внутреннего, так и внешних рынков, культивировать широкий спектр отраслей – от сельского хозяйства до туризма. В реальности в 1980–1990-е годы зоны стали главным образом местами сосредоточения относительно технологически несложных, трудоёмких отраслей обрабатывающей промышленности. Только в 2000-е годы наиболее преуспевшим в своём развитии «специальным экономическим зонам» (Шэньчжэню и, в меньшей степени, Сямэню) удалось постепенно изменить специализацию в пользу информационных технологий и морских транспортных услуг.

В 1984 г. статус «открытых приморских городов» с особым преференциальным режимом получили 14 морских портов на Востоке страны: Далянь, Циньхуандао, Тяньцзинь, Ляньюньган, Циндао, Яньтай, Наньтун, Нинбо, Шанхай, Вэньчжоу, Фучжоу, Гуанчжоу, Чжаньцзян, Бэйхай. В последующие годы на части территории этих городов были созданы «зоны экономического и технического развития», где льготный режим ориентировался главным образом на модернизацию уже имеющейся производственной и инфраструктурной базы, в том числе и отраслей морского хозяйства. В 1985 г. на обширных территориях дельт рек Янцзы и Чжуцзян, а также на юге провинции Фуцзянь были созданы «открытые приморские зоны», где преференциальный режим стимулировал прежде всего задействование в экспортных производствах

избыточных трудовых ресурсов деревни. В 1988 г. такие зоны были созданы также на полуостровах Ляодун и Цзяодун. В том же году о. Хайнань был объявлен пятой, крупнейшей в Китае «специальной экономической зоной».

Особенно интенсивно процессы «территориальной открытости» развернулись в начале 1990-х годов. В 1990 г. в восточной части Шанхая была создана «новая зона Пудун», где инвестиционный режим во многом воспроизводил действовавший в «специальных экономических зонах». В 1991–1997 гг. как на восточном побережье, так и во внутренних регионах были созданы 53 «зоны высоких технологий», задача которых – привлечь капитал в инновационные производства, способствовать коммерциализации национальных научно-технических достижений. С 1992 г. стали создаваться «зоны свободной торговли», главной функцией которых является развитие сферы услуг, связанных с внешнеторговыми операциями (складирование транзитных грузов, упаковка и доработка китайской экспортной продукции, выставочная деятельность, финансовое обслуживание экспортно-импортных операций и т.д.). Всего к 2000 г. в Китае возникло 15 таких зон, одна из них находится в речном порту Чжанцзяган на Янцзы, а все остальные – в морских портах (в Даляне, Тяньцзине, Циндао, Шанхае, Нинбо, Фучжоу, Сямэне, Гуанчжоу, Шэньчжэне – 3 такие зоны, Чжухае, Шаньтоу и Хайкоу).

Однако на рубеже веков приоритеты государственной региональной политики стали меняться. К этому времени стало очевидным, что функционирование многочисленных свободных зон, сосредоточенных на побережье, превратилось в один из факторов углубления межрегиональных диспропорций по линии «развитый Восток – отсталый Запад». К тому же по мере прогресса рыночных реформ сходные с зональными условия хозяйствования постепенно складывались и на остальной территории страны. При достигнутых к концу 1990-х годов масштабах привлечения иностранного капитала в Китай бюджетные потери от предоставления иностранным инвесторам фискальных льгот стали перевешивать возможный стимулирующий эффект. Постепенного сближения фискального и внешнеторгового режимов для различных групп инвесторов (национальных и иностранных) требовали от Китая и условия членства в ВТО (см. [8; 9]).

Как следствие, центр тяжести в региональной политике был перенесён на создание стимулов для ускоренного развития отсталых районов Китая: в 1999 г. правительством была заявлена программа «освоения Запада», в 2003 г. – «оживления старой промышленной базы на Северо-востоке», в 2005 г. – «подъёма Центра». В 2000-е годы постепенно сворачивалась система преференций для иностранных инвесторов, логической кульминацией этого процесса стало принятие в 2007 г. нового *Закона КНР о подоходном налоге с предприятий*, согласно которому налоговые льготы не могут предоставляться по территориальному или институциональному принципу.

Однако всё это не означает, что власти Китая ослабили внимание к приморским районам. В 2009–2010 гг. Госсовет КНР одну за другой утвердил 13 программ развития отдельных регионов, в том числе и побережных – «зоны освоения» в устье р. Тумэньцзян, «приморского пояса провинции Ляонин»,

«экономической зоны залива Бохай», дельты Янцзы, зоны западного берега Тайваньского пролива, дельты р. Чжуцзян, экономического района залива Бэйбу, «зоны эффективного природоохранного освоения» в дельте р. Хуанхэ и др. (см. [17, 23.01.2010, 27.07.2010]). Методология региональной политики меняется в пользу кластерного подхода: реализация сравнительных преимуществ той или иной территории теперь должна обеспечиваться не за счёт предоставления фискальных преференций, а путём достижения межотраслевой синергии и улучшения институциональной среды для хозяйственной деятельности.

Не отказываются власти и от практики развития свободных экономических зон, но теперь предпочтение отдаётся небольшим зонам с чётко определённой функциональной спецификой. Речь идёт прежде всего о «зонах высоких технологий», «зонах свободной торговли», а также о новых видах свободных зон, которые стали создаваться уже в 2000-е годы – «зонах экспортной переработки», «комплексных зонах свободной торговли» (сочетающих в себе режимы беспошлинной торговли и стимулирования экспорта) и, что особенно примечательно в контексте развития морского хозяйства, «портах свободной торговли». За 2006–2009 гг. зоны последнего типа были созданы в морских портах Шанхая (в контейнерном порту Яншань), Даляня, Тяньцзиня, Циндао, Нинбо, Сямэня, Янпу, а также в речных портах Чжанцзягана и Чунцина. В «портах свободной торговли» совмещаются преференции, существующие в «зонах свободной торговли» и «зонах экспортной переработки». Импортные товары ввозятся туда беспошлинно, а поставки с основной территории страны в зону считаются экспортом, и на них распространяется система возмещения налога на добавленную стоимость для экспортёров. При сделках, которые совершают между собой компании, зарегистрированные в «порту свободной торговли», не взимаются НДС и акцизный налог (см. [17, 12.10.2007]).

Китайский опыт развития приморских регионов представляет большую ценность для России в целом и её дальневосточных районов в частности. Принятая в 2007 г. Федеральная целевая программа «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» ставит амбициозные цели, в том числе превращения Владивостока и других российских портов на Тихом океане в центры международной торговли и инвестиций. Но сформулированные в программе задачи структурированы по отдельным субъектам Федерации, остались непрописанными механизмы межрегионального взаимодействия, т.е. программе как раз не хватает кластерного подхода по типу того, что реализуется сейчас в Китае. Недостаточно активной остаётся и политика развития свободных экономических зон на российском Дальнем Востоке: пока их всего две – учреждённая только в 2008 г. портовая особая экономическая зона «Советская гавань» в Хабаровском крае и функционирующая уже почти 20 лет с переменным успехом свободная зона в Находке.

Вместе с тем, оставаясь на позициях реализма, следует отметить, что даже при самых благоприятных изменениях в региональной политике (чётком установлении её приоритетов, реализации кластерного подхода, создании

преференциальных зон различных типов и т.д.) не приходится ожидать, что российские дальневосточные порты смогут в обозримом будущем воспроизвести успехи своих китайских конкурентов. Причины тому – в объективных различиях двух экономик. В Китае ускоренный рост водных перевозок и модернизация портов на восточном побережье во многом явились следствием более фундаментального процесса – индустриализации за счёт развития ориентированных на экспорт производств, использующих многочисленную и дешёвую китайскую рабочую силу. Применительно к малонаселённому российскому Дальнему Востоку о сходных перспективах говорить не приходится: до сих пор развитие морских перевозок и портового хозяйства там зависело в большой степени от ситуации в российских ресурсодобывающих отраслях. Потенциал для роста отраслей с более высокой добавленной стоимостью ещё только предстоит реализовать, но это в любом случае не будет происходить темпами, сравнимыми с китайскими.

Реалистичные задачи нужно ставить и в отношении российско-китайского сотрудничества в областях морского транспорта и развития портов. Возможности сторон на сегодняшний момент слишком различны. Китай за годы реформ нарастил мощь своего торгового флота, тогда как для нашей страны актуальны задачи возвращения под национальный флаг тех многочисленных российских судов, которые зарегистрированы ныне за рубежом, а также радикального увеличения доли национальных судоходных компаний в обслуживании оборота внешнеторговых грузов (пока она находится на уровне ниже 10%).

В таких условиях взаимное предоставление Россией и Китаем доступа на рынки транспортных услуг компаниям из страны-партнёра может ещё больше усугубить неблагоприятные для российской стороны тенденции: российские судоходные компании будут вытесняться с рынка китайскими конкурентами, которых к тому же активно поддерживает собственное государство, а потребители транспортных услуг будут по мере возможности использовать китайские порты, а не российские. Для России в сфере морских перевозок более актуальны протекционистские, а не либерализационные задачи. Речь должна идти о поощрении экономическими и административными мерами использования услуг национальных перевозчиков (поощрении грузовладельцев к заключению контрактов купли-продажи товаров на условии их доставки российскими судами; закреплении грузовой базы за российскими перевозчиками; установлении перечней российских стратегических товаров, которые должны перевозиться преимущественно на российских судах; поощрении этих видов деятельности мерами государственной финансовой политики и т.д.).

Взаимодействие с Китаем перспективно в «нишевых» областях, где уже сейчас могут быть реализованы российские конкурентные преимущества. К ним, в частности, относятся транзитные возможности российского Дальнего Востока. Часть грузов, ныне направляющихся в Европу морем или по трансконтинентальному железнодорожному маршруту Ляньюньган – Роттердам, может быть перенаправлена на российские порты с дальнейшим движением по Транссибу или БАМу. Возможны и другие маршруты движения грузов.

Один из них уже реализуется с 2008 г.: китайские грузы из внутренних провинций автомобильным и железнодорожным транспортом через пограничный город Суйфэньхэ доставляются на российскую территорию, а затем через порты Владивостока и Находки транспортируются на восточное побережье Китая. Ещё один вариант – это доставка грузов из третьих стран в российские порты, а затем движение их по российским железным дорогам и через пограничные переходы во внутренние регионы Китая.

В этой связи имеет смысл подключение российских дальневосточных портов к реализации осуществляемой в КНР программы развития интермодальных транспортных центров. Тем более, что о взаимном использовании портов прямо говорится в утверждённой в 2009 г. лидерами РФ и КНР совместной программе, призванной скоординировать модернизацию российского Дальнего Востока и Восточной Сибири – с одной стороны, и «оживление» китайского Северо-востока – с другой. Но и в данном случае следует предусмотреть определённые гарантии экономической и национальной безопасности, в частности, принять меры против установления контроля китайских компаний над уставными капиталами российских портов и компаний-перевозчиков.

Ещё одна потенциальная «ниша» существует для российских судоходных компаний, имеющих опыт навигации в неблагоприятных условиях по рекам Сибири и Дальнего Востока. Он может быть востребован в тех регионах Китая, где сейчас предпринимаются усилия по задействованию потенциала речных перевозок. А поскольку в основном это отсталые провинции, подпадающие под действие программ «освоения Запада», «подъёма Центра», «оживления Северо-востока», то российско-китайская совместная деятельность на этом направлении может получить государственную поддержку. Однако в данном случае усилий самих компаний будет, по-видимому, недостаточно. Учитывая институциональные условия доступа на китайские рынки и стереотипы деловой практики в Китае, можно предположить, что российские компании смогут проникнуть в эту сферу, подключиться к китайским инфраструктурным проектам, только если им будет обеспечена поддержка на политическом уровне. Российским федеральным и региональным властям следует активизировать контакты со своими китайскими визави и выступить «проводниками» в реализации конкурентных преимуществ национальных компаний.

**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 2008 г. в Китае было получено 48,96 млн. т. такой продукции, в 2009 г. – 51,16 млн. т., а в 2010 г., по оценкам, – 52,50 млн. т. Причём по итогам 2009 г. порядка 70% производства отрасли приходилось на продукцию аквакультуры (морской – 14,05 млн. т., пресноводной – 22,17 млн. т.), это соответствовало примерно 1/4 общемирового аквакультурного производства, в данной области Китай является безусловным мировым лидером. Совокупный морской улов составлял в 2009 г. 12,78 млн. т., а улов в китайских реках и озёрах – 22,48 млн. т. (см [15, с. 127]). КНР, таким образом, является единственной в «десятке»

крупнейших рыболовных держав, у которой доля аквакультуры в объёме производства водных биоресурсов превышает показатели промышленного лова в естественных водоёмах. Но 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 рыборазведении 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.

Применительно к марикультуре закон установил, что воды и отмели, находящиеся в государственной собственности, могут передаваться в аренду (подряд) для рыборазведения 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 весомых 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. [18, 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 рыб в Жёлтом и Восточно-Китайском морях с июля по август, а в 1998 г. этот срок был продлён до 3 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 вылов 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 (12,64 млн. т.) впервые превзошёл величину вылова в естественных условиях (12,45 млн. т.), и с тех пор эта тенденция неуклонно усиливается (см. [15, с. 127]).

Для марикультуры широко используются прибрежные мелководья, отмели, небольшие заливы. Китайские специалисты обычно практикуют поликультуру (разведение 8–10 видов рыб с разной кормовой базой). Кроме рыбы, во многих хозяйствах выращиваются креветки, мидии, трепанги, гребешки, крабы. В плавучих морских садках разводят угрей, морских окуней, гуперов. Создаются искусственные «подводные рифы» для культивирования устриц и голотурий. Значительное внимание уделяется сбору и культивированию водорослей (морской капусты, анфельции и т.д.). В последние годы государство стимулирует укрупнение марикультурных хозяйств и развитие их технологического потенциала. С этой целью в приморских провинциях создаётся сеть морских биотехнопарков, где государство осуществляет инфраструктурное строительство и способствует формированию институтов венчурного бизнеса, способного коммерциализировать разработки научно-исследовательских организаций (см. [3]).

Ситуация в российско-китайской торговле рыбой и морепродуктами достаточно противоречива. Россия является крупнейшим поставщиком такой продукции в Китай: в 2009–2010 гг. её поставки почти вдвое превышали объёмы экспорта из США, следующего по важности источника рыбного импорта в КНР. В стоимостном выражении российские поставки достигали 1,2 млрд. долл. в год. В то же время в списке стран-импортёров китайской рыбной продукции РФ занимает только 7-е место, а стоимостные объёмы импорта (в 2009–2010 гг. – порядка 300 млн. долл. в год) в разы уступают объёмам соответствующих китайских поставок в Японию и США.

Баланс отраслевой торговли между двумя странами складывается, таким образом, с большим перевесом в сторону России. Однако оснований для оптимизма становится меньше, если учесть, что значительная часть

российского морского улова поступает в Китай в переработанном виде. Кроме того, весомая доля российских рыбных поставок на китайский рынок попадает туда не напрямую, а через третьи страны (Японию, Южную Корею). Вследствие ценовых диспаритетов внутреннего и внешнего рынков, российские моряки предпочитают реализовывать улов не в отечественных, а в зарубежных портах. По оценкам, только в 2010 г. неучтённый доход от экспорта российскими компаниями морепродуктов в страны АТР достигал 800 млн. долл. В результате переработка продукции российского морского промысла в значительной части ведётся за рубежом, откуда она поступает по уже гораздо более высоким ценам на собственно российский и китайский рынки (см. [23, 02.08.2011]).

Понятно, что для решения этих проблем нужны комплексные изменения в российском морском хозяйстве. Но и само российско-китайское сотрудничество может, как представляется, внести тут свою лепту. В данном случае оправданным представляется специальное стимулирование притока китайских инвестиций в рыбпереработку на российской территории с возможным сбытом продукции как на рынках обеих стран, так и в третьих странах. Иными словами, недостающие ныне кооперационные цепочки между российскими добытчиками и переработчиками морепродуктов могут быть созданы как раз с участием китайских партнёров.

Не менее перспективно создание в России совместных компаний, использующих достижения китайской марикультуры. Тем более, что и российской стороне есть что здесь предложить в технологическом плане: уже отмечено немало случаев, когда китайские аквакультурные производители приобретали в РФ материалы для рыборазведения. Следует подумать о развитии совместными усилиями институциональной среды высокотехнологичного марикультурного бизнеса (создании совместных биотехнопарков, венчурных фондов и т.д.). Но при этом (особенно учитывая слабый финансовый потенциал российских партнёров) следует уделить особое внимание защите прав российской стороны на интеллектуальную собственность с тем, чтобы сотрудничество не стало ширмой для утечки российских научно-технологических разработок в Китай.

**Разработка минеральных ресурсов моря.** Новым для Китая видом хозяйственной деятельности на море в период экономических реформ стала добыча нефти и природного газа на континентальном шельфе страны, причём возможной она стала благодаря сотрудничеству с иностранным капиталом. Месторождения углеводородов на шельфе китайских морей были обнаружены ещё в конце 1960-х гг., 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 эксплуатировавшихся сухопутных месторождениях и медленных темпов освоения новых).

На привлечение прямых иностранных инвестиций в разработку шельфовых ресурсов надежды возлагались большие. В 1982 г. для координации сотрудничества с иностранными энергетическими компаниями и представительства китайского государства в совместных проектах была создана Китайская национальная компания морских нефтегазодобыток (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.

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 обеспечивает 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% идёт 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. [20, 1990, № 2, с. 24–25]).

На таких условиях в 1982, 1985, 1989 и 1993–1994 гг. CNOOC 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. Однако уже к началу 1990-х годов на активности иностранных компаний стало сказываться определённое разочарование результатами разведки. Из обнаруженных месторождений только одно (Ячэнское газовое в Ингэхайской впадине на шельфе Южно-Китайского моря) можно было назвать крупным. Добыча нефти на шельфе в 1993 г. составляла 4,5 млн. т., в 1996 г. – 15,0 млн. т., а в 1997 г. – 16,2 млн. т., и в последующие годы она стабилизировалась на этом уровне, составляя порядка 10% от совокупного нефтяного производства в КНР (см. [21, 31.01.2003]). Таким образом, не приходится говорить о том, что реализация проектов на китайском шельфе радикально изменила ситуацию на национальном рынке энергоресурсов.

В течение 1990–2000-х годов проблема дефицита энергоресурсов 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 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, при этом задействуются технологии и управленческий опыт, аккумулированные в предыдущие десятилетия благодаря сотрудничеству с иностранными компаниями на континентальном шельфе самой КНР. В реализации морских проектов добычи за рубежом наряду с СНООС активны и две другие государственные нефтяные компании: Китайская национальная нефтяная компания (China National Petroleum Co., CNPC) и Китайская нефтехимическая компания (Sinopec). К настоящему времени китайские нефтедобывающие гиганты имеют шельфовые проекты в Анголе, Нигерии, Экваториальной Гвинее, Кении, Индонезии, Иране, Катаре, Аргентине, Чили и др.

Зависимость Китая от импортной нефти продолжает нарастать. Китайский ВВП в 2009 г. был в 18,5 раз выше уровня дореформенного 1978 г., а производство нефти за 1978–2009 гг. выросло со 104,1 млн. т. до 189,5 млн. т., т.е. меньше чем в 2 раза. В последние годы был пройден важный психологический рубеж: в 2008 г. внутреннее производство нефти (190,0 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 (189,0 млн. т.), а

в 2010 г. импорт достиг 239,0 млн. т. при внутренней добыче 203,0 млн. т. (см. [15, с. 140; 16, 27.02.2009, 26.02.2010, 01.03.2011]).

Энергетическое сотрудничество с Россией воспринимается в Китае как возможность стабилизировать снабжение китайской экономики нефтью и природным газом, диверсифицировать источники их поставок. Но пока совместных инвестиционных проектов в этой сфере совсем немного, а шельфовый проект из них только один: «Роснефть», являющаяся оператором проекта «Сахалин-3», привлекла китайскую Sinopet к освоению Венинского блока нефтегазовых месторождений в качестве обладателя блокирующего пакета (25% плюс одна акция).

Осторожный подход российских правительственных структур к допуску китайских инвесторов в российский ТЭК следует признать вполне разумным. Ситуация, когда Китай испытывает острую нехватку собственных топливных ресурсов, а у России есть что ему предложить, объективно предоставляет нашей стране значительные переговорные преимущества, которые можно использовать для отстаивания собственных интересов и по другим направлениям. В то же время пусть медленно, осторожно, но двигаться по пути кооперации с Китаем в освоении углеводородных ресурсов российского шельфа всё же нужно. Таким образом можно задействовать не только финансовые ресурсы, но и технологии и управленческий опыт, накопленные китайскими нефтяными компаниями благодаря сотрудничеству с фирмами развитых стран. Такие проекты будут создавать дополнительный спрос на оборудование для добычи и транспортировки нефти и СПГ, что может вызвать мультипликативный эффект развития российских машиностроительных и судостроительных предприятий, транспортных компаний. Иначе говоря, вокруг шельфовых проектов с китайским участием могут образовываться кластеры взаимосвязанных отраслей подобно тому, как это уже происходит с сахалинскими проектами, в которых участвуют японские и американские компании.

Китайские партнёры могут привлекаться и в качестве посредников при привлечении на российский шельф западных компаний, присутствие китайцев в таких проектах разнообразит варианты тактики для российской стороны, снизит риски зависимости от западных партнёров. А для упрочения сотрудничества и придания ему сбалансированности и эквивалентности имеет смысл проработать возможности обмена активами: в ответ на расширение доступа китайских компаний к разработке месторождений в российских морях следует добиваться подключения отечественных нефтегазовых компаний к освоению как сухопутных, так и шельфовых месторождений в Китае, там они до сих пор не представлены вообще.

Для России интересен и сам по себе китайский опыт сотрудничества с иностранным капиталом в форме соглашений о разделе продукции. В нашей стране в 1990-е годы с СРП связывались большие ожидания, но реально было заключено всего 3 таких соглашения, а в 2000-е годы такие инвестиционные контракты стали считаться чуть ли не кабальными, не соответствующими российским национальным интересам. Однако проблемы, обусловившие недостаточную эффективность СРП в России, связаны, как представляется, не с самой сутью этой модели сотрудничества, а с теми конкретными формами,

в которых её пытались реализовать в РФ, парадоксальным образом сочетающимися в себе излишне либеральный подход по одним направлениям с чрезмерной зарегулированностью по другим.

Федеральный закон «О соглашениях о разделе продукции» не содержит в себе какой-либо чёткой формулы раздела – в отличие от китайского варианта, где такая формула заложена. Российский закон предусматривает лишь, что прибыльная часть продукции должна делиться в определённой пропорции между инвестором и государством, но эта пропорция в каждом конкретном случае должна определяться особо, т.е. унифицированных «правил игры», столь важных для ищущих стабильности инвесторов, закон фактически не установил. В течение длительного времени не была определена и уполномоченная российским государством компания-оператор проектов, призванная реализовывать национальные интересы. В Китае, напомним, эту функцию выполняет CNOOC, которая подключается к делу только на стадии промышленной добычи, но при этом берёт на себя больше половины расходов, а это и обеспечивает объективный критерий для раздела продукции – он происходит в зависимости от долей сторон в совместном капитале. В России же только в 2008 г. в качестве представителя государства в СРП была определена «Зарубежнефть», а в сахалинских проектах в последние годы эту функцию фактически выполнял «Газпром».

Стремление во что бы то ни стало понравиться иностранным инвесторам, проглядывающее за этими характеристиками российского закона, не только сделало его не достаточно чётким, но и спровоцировало противоположную крайность: в законе было заложено явно неразумное требование утверждать СРП по участкам, отнесённым к государственным стратегическим интересам, в том числе на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне, отдельными федеральными законами. Переработка российского законодательства о СРП с учётом китайского опыта, как представляется, вполне может сделать такой механизм сотрудничества работоспособным и в отечественных условиях.

**Судостроение.** Эволюция этой отрасли в КНР является красноречивым свидетельством в пользу того, что в условиях переходной и развивающейся экономики для достижения прогрессивных сдвигов в структуре народного хозяйства недостаточно только опоры на рыночные силы и следования сложившимся сравнительным преимуществам. Абстрактно говоря, судостроение относится к числу капиталоемких отраслей, и ставка на него не была оправданной с точки зрения имевшегося у Китая набора факторов производства, где главным выигрышным моментом была дешевизна рабочей силы. Но китайские власти целенаправленно поддерживали национальное судостроение, готовя тем самым условия для формирования новых сравнительных преимуществ и задействуя потенциал для развития этой отрасли, заложенный ещё во времена плановой экономики.

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 отраслевые центры, как Далянь и Тяньцзинь на Севере Китая, Ухань и Сиань (в Центре), Чунцин и Куньмин (на Юго-Западе). Эти две государственные компании и сейчас доминируют в отрасли, они входят в «десятку» крупнейших судостроительных компаний мира.

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 собственные 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. В опубликованном в середине 2007 г. международной исследовательской компанией Clarkson Research Studies рейтинге 50 мировых судостроительных компаний, лидировавших по объёму заказов, 19 позиций занимали китайские компании, в том числе 5 частных (см. [22, 27.06.2007]).

Государство оказывало поддержку развитию судостроения разнообразными методами. Проекты по расширению и модернизации крупных верфей нередко включались в государственные пятилетние планы и финансировались из бюджета. 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 сильные 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 только в 6%, тогда как Южной Кореи – 34%, Японии – 32%, объединённой Европы – 22%. 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. [23, 12.03.2011, 02.04.2011]).

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. [17, 12.02.2009; 20, 2009, № 2, с. 13]) В 2010 г. морское судоходство в мире вступило в полосу оживления. Хотя на рынке судов по-прежнему ощущался избыток предложения, но китайские корабельщики сумели воспользоваться улучшением конъюнктуры лучше, чем их конкуренты. 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; накопленные заказы у Китая достигли 52,7 млн. брт, а у Южной Кореи – 44,9 млн. брт (см. [23, 02.06.2011]).

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	<b>28957</b>	<b>22201</b>	<b>19101</b>	<b>7427</b>	<b>77686</b>	<b>100,0</b>
%	<b>37,3</b>	<b>28,6</b>	<b>24,6</b>	<b>9,6</b>	<b>100,0</b>	<b>–</b>

Источник: [23, 02.04.2011].

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 контейнеровозов, танкеров для перевозки химикатов, судов для перевозки транспортных средств, газозывов) отставание Китая от других стран-лидеров достаточно существенно.

С невысоким технологическим уровнем китайского судостроения непосредственно связана и другая его проблема – сохраняющаяся зависимость от импорта оборудования и комплектующих. Среднюю долю импортных компонентов в стоимости судна удалось снизить с 95% в конце 1990-х годов до порядка 60% в конце 2000-х годов, но она всё ещё слишком велика для страны, претендующей на мировое лидерство в судостроении. Особенно остро эта проблема ощущается при строительстве судов по экспортным заказам: зачастую выясняется, что китайская промышленность или вообще не выпускает нужные виды оборудования, или делает это не на надлежащем уровне качества. Действующие планы развития отрасли предусматривают, что доля оборудования отечественного производства должна выйти на уровень 80%, но пока трудно сказать, когда реально может быть достигнута эта цель.

В России судостроение было объявлено одним из общенациональных структурных приоритетов только в последние годы. Формирование

«Объединённой судостроительной корпорации» и других холдингов, реализация мер господдержки отечественного судостроения в определённой степени сближают институциональные структуры данной отрасли в РФ и КНР. Однако и в этом случае возможности сотрудничества между ними нужно просчитать без эмоций, сугубо прагматически.

Для российского гражданского судостроения, которому по существу ещё только предстоит встать на ноги, именно китайские корабельные верфи выступают главными потенциальными конкурентами (с точки зрения и технологического уровня, и номенклатуры производства). Перед Россией стоит давно назревшая проблема обновления морского транспортного и рыболовного флотов, и её нужно решать в комбинации с оживлением отечественного судостроения, т.е. новые суда для отечественных заказчиков должны закладываться на российских, а не на китайских верфях. Иными словами, перед российским судостроением стоит задача импортзамещения – удовлетворения внутреннего спроса, и в этом контексте актуальной представляется не либерализация двусторонней торговли с Китаем в соответствующей области, а, скорее, использование китайского опыта поддержки национальной судостроительной промышленности за счёт финансовых субсидий и торгового протекционизма (в том числе неформального).

Но всё это отнюдь не означает, что с Китаем нет возможности сотрудничать в строительстве судов среднего технологического уровня, предназначенных для российских владельцев (балкеров, рыболовных сейнеров, нефтяных танкеров и т.д.). Установление протекционистских барьеров вокруг российского рынка судов само по себе может способствовать переводу сотрудничества из торговой в инвестиционную область: относительная закрытость российского рынка для прямых импортных поставок может стимулировать рост прямых инвестиций китайских компаний в соответствующие производства на территории самой России. А селективный подход к их привлечению, как и к закупкам китайских судов по импорту, будет оправдан и потому, что весомыми технологическими донорами для отечественного судостроения китайские предприятия стать пока не могут.

Другая модель сотрудничества может быть реализована в тех секторах, которые определены российской стороной в качестве «точек прорыва» на мировые рынки с собственной экспортной продукцией (суда ледового плавания, ледоколы, химовозы, газовозы для транспортировки СПГ, морские платформы и специальное оборудование для освоения шельфовых нефтегазовых месторождений в полярных широтах и т.д.). К этим направлениям и у китайцев есть интерес, что связано как с актуальностью для них задач доставки углеводородов из-за рубежа, в том числе в перспективе – из полярных районов, так и с отсутствием у них соответствующих технологических заделов. В таких сферах возможна кооперация с участием госкомпаний двух стран: создание совместных предприятий; пулов российских и китайских государственных банков, кредитующих высокотехнологичные проекты по льготным процентным ставкам; венчурных фондов с возможным размещением в свободных экономических зонах и т.д. Но при реализации таких проектов, в которых российская сторона может выступать в качестве лидера, целесообразно сохранить за ней контрольных

пакетов создаваемых бизнес-структур; это поможет, в частности, решать и вопрос защиты российской интеллектуальной собственности.

Кроме того, и РФ, и КНР стремятся к снижению зависимости своих судостроительных предприятий от импорта комплектующих и оборудования. Но у России, как представляется, есть для этого неиспользованный резерв в виде задействования в гражданском судостроении технологических возможностей оборонных предприятий. Если этому процессу действительно удастся придать ускорение, то на следующем этапе российским производителям промежуточной продукции для судостроения важно будет приобрести экспортную ориентацию: это не только обеспечит дополнительные доходы, но и создаст более конкурентные условия, стимулирующие технологическое обновление и рост производительности. Рынок Китая в таком случае и может стать направлением товарной экспансии и вывоза капитала для российских компаний, но для этого также понадобится помощь российского государства как финансовыми, так и лоббистскими методами.

Итак, главный урок китайского опыта развития морского хозяйства состоит в необходимости активного государственного участия в этом процессе, осуществления применительно к отраслям морской деятельности широкого набора мероприятий промышленной политики. Ни в коей мере не вытесняя частный капитал и предпринимательскую инициативу, государство должно сигнализировать частным инвесторам, какие производства являются приоритетными с точки зрения общенациональных интересов; создавать стимулы для капиталовложений частного бизнеса в эти сферы, а если таких инвестиций недостаточно – компенсировать их за счёт собственных ресурсов; координировать развитие морехозяйственного комплекса с тем, чтобы не допускать обострения межотраслевых диспропорций внутри него и в его взаимосвязях с другими частями национальной экономики. Несмотря на существующие различия институциональных и идеологических систем России и Китая многие позитивные наработки, накопленные в КНР, могут быть с успехом задействованы и в российской практике развития морского хозяйства, некоторые элементы её могут быть скорректированы с учётом китайского опыта.

Подобные меры экономической политики должны быть задействованы российскими властями и при развитии российско-китайского сотрудничества в морской области. При этом следует придерживаться *принципа диверсификации методов*: не допустима идеологизированная либеральная установка на единообразные «правила игры» для всех отраслей морского хозяйства, на разных направлениях должны использоваться разнообразные инструменты, адаптированные к специфике конкретной сферы морской деятельности. Ещё одним руководящим принципом должен стать *принцип экономической дипломатии*: государственные структуры должны воспринимать отечественный морехозяйственный комплекс как единое целое и во взаимоотношениях с китайскими контрагентами добиваться взаимоувязанных, эквивалентных уступок («разменов») по отдельным направлениям. Например, в обмен на доступ китайских компаний к добыче углеводородов на российском континентальном шельфе следует добиваться подключения российских фирм к

программам развития речного судоходства в Китае. Или же согласие российской стороны на участие китайских партнёров в разработке и производстве высокотехнологичных судов для плавания в полярных широтах может быть увязано с обязательствами китайской стороны стимулировать инвестиции в рыбопереработку на российской территории.

В более конкретном плане усилия государства по развитию российско-китайского сотрудничества в морском хозяйстве под российской юрисдикцией могут заключаться в следующем:

- создание преференциального налогового режима для отраслей морского хозяйства в дальневосточных районах РФ за счёт предоставления льгот по уплате региональных и местных налогов (налог на имущество, земельный налог, региональная и муниципальная части налога на прибыль предприятий и организаций и т.д.);
- создание консорциумов российских и китайских государственных банков для преференциального кредитования совместных проектов в сферах морского хозяйства;
- расширение практики создания на российском Дальнем Востоке особых экономических зон всех типов, предусмотренных федеральным законодательством (промышленно-производственные, технико-внедренческие, туристско-рекреационные, портовые), а также создание преференциальных регионов развития морского хозяйства за счёт использования фискальных полномочий региональных и местных властей;
- разработка региональных программ развития морехозяйственных кластеров на российском Дальнем Востоке, предусматривающих активное взаимодействие с китайскими партнёрами;
- дозированный допуск китайских инвесторов в качестве миноритарных акционеров в портовое хозяйство и сферу морских перевозок на российском Дальнем Востоке на условии совместного осуществления деятельности по развитию транзитных операций;
- координация планов развития российских портов на Дальнем Востоке и планов развития интермодальных транспортных центров в КНР;
- подключение китайских инвесторов к инфраструктурному строительству в российских портах на условиях государственно-частного партнёрства, в том числе реализация проектов по типу BOT («строительство–управление–передача принимающей стране»);
- создание с участием китайских инвесторов промышленных парков, специализирующихся на глубокой переработке рыбы и морепродуктов, поддержка таких проектов региональными и местными властями за счёт бюджетных субсидий, налоговых льгот, преференциальных кредитов, упрощения административных процедур создания бизнеса, предоставления информационных услуг;
- создание специализированных парков китайских марикультурных инвестиций;
- создание совместными усилиями биотехнопарков и венчурных фондов, специализирующихся на финансировании инновационной деятельности в марикультурной области;

– «точечное» подключение китайских государственных компаний к разработкам углеводородных месторождений на российском континентальном шельфе, в том числе в Арктике, при условии приоритетного размещения связанных с этим заказов на производственное и транспортное оборудование на российских предприятиях;

– создание совместных предприятий и венчурных фондов, а также банковских пулов при реализации экспортных проектов российского судостроения, при этом участие китайских партнёров должно ограничиваться миноритарными пакетами;

– стимулирование экспорта в Китай оборудования и комплектующих российского производства для использования в китайском судостроении;

– организация совместными усилиями компетентных государственных ведомств специализированного консультационного агентства, которое оказывало бы услуги российским компаниям при освоении китайских рынков.

Проектами сотрудничества, реализуемыми на территории КНР или под китайской юрисдикцией, могут быть:

– прямые инвестиции российских государственных компаний в приморских провинциях КНР, ориентированные на создание кооперационных цепочек российских и китайских морехозяйственных предприятий; стимулирование к участию в таких проектах частных инвесторов, в том числе через создание государственно-частных консорциумов; такие проекты могут реализовываться прежде всего в регионах, определённых властями КНР в качестве приоритетных, особенно – в прилегающих к российской границе провинциях китайского Северо-востока;

– участие российских пароходств в реализации китайских программ развития речного транспортного сообщения;

– обмен допуском китайских рыбаков в российскую исключительную экономическую зону на аналогичные меры со стороны китайских властей для российских рыболовных судов, осуществляющих промысел тех видов морской фауны, которые являются дефицитными в России; организация консорциумов российских рыболовных компаний для такой деятельности в китайских морях;

– участие российских компаний в разведке и добыче нефти и природного газа на континентальном шельфе Китая;

– проникновение российского капитала в китайский банковский сектор, где сейчас осуществляются процедуры акционирования, создание тем самым финансовой инфраструктуры для экспансии российских компаний на китайский рынок.

### **Литература**

1. *Агафонов Г.Д.* Правовые аспекты проблем морепользования в АТР и их влияние на морскую деятельность России. М., 2004.
2. *Грядущие вызовы: к обоснованию перспектив морской деятельности России // Теория и практика морской деятельности. Вып. 13. М., 2007.*
3. *Кранина Е.И.* Роль аквакультуры в обеспечении продовольственной безопасности Китая // *Проблемы Дальнего Востока*, 2010, № 2.

4. *Кульнева П.В.* Либерализация инвестиционного режима в Китае: новый этап // *Мировая экономика и международные отношения*, 2009, № 12.
5. *Мозиас П.М.* Китай // *Формирование политики природопользования (зарубежный опыт)*. М., 2000.
6. *Мозиас П.М.* Китайский фактор во внешнеэкономической политике России // *Финансы, деньги, инвестиции*, 2009, № 12.
7. *Мозиас П.М.* Либерализация инвестиционного режима: опыт Китая // *Проблемы Дальнего Востока*, 1999, № 4.
8. *Мозиас П.М.* Региональная политика в КНР: эволюция, движущие силы, современные тенденции // XXXVIII НК ОГК. М., 2008.
9. *Мозиас П.М.* Свободные экономические зоны в Китае: современный этап развития // XXXV НК ОГК. М., 2005.
10. Развитие морского хозяйства в Китае. Пекин, 1998.
11. Реализация системного подхода // *Теория и практика морской деятельности*. Вып. 4. М., 2005.
12. *Сазонов С.Л.* Реформа транспортной системы КНР и мировой финансово-экономический кризис // *Проблемы Дальнего Востока*, 2010, №№ 1, 2.
13. Стратегическая ситуация в АТР и морская политика России на Тихоокеанском направлении. М., 2005.
14. *Чжан Лицзюнь, Ван Юйфэнь.* Гайгэ кайфан 30 нянь Чжунго ганкоу цзинци фачжань (Развитие экономики портовых городов Китая за 30 лет реформ и «открытости»). Пекин, 2008.
15. Чжунго тунци чжайяо. 2010 (Краткий статистический ежегодник Китая. 2010). Пекин, 2010.
16. Жэньминь жибао (Ежедневная народная газета).
17. Жэньминь жибао хайвай бань (Ежедневная народная газета: зарубежный выпуск).
18. Чжунхуа жэньминь гунхэго гоуюань гунбао (Вестник Госсовета КНР).
19. Beijing Review.
20. China Business Review.
21. China Daily.
22. Financial Times.
23. Бюллетень иностранной коммерческой информации.
24. Московские новости.