

Экономика

Диверсификация источников финансирования транспортной отрасли КНР

© 2014

С. Сазонов

В начале XXI в. возросла актуальность вопросов финансирования развития транспортного комплекса КНР. Хотя бюджетные ассигнования в эту сферу являются там крупнейшими в мире, китайское правительство создает благоприятные условия для полноценного участия в нем отечественного и зарубежного частного капитала.

Ключевые слова: транспортный комплекс КНР, диверсификация капиталовложений, инвестиционный климат, государственно-частное партнерство (ГЧП), косвенная приватизация.

Инфраструктурные проекты обычно характеризуются высокой капиталоемкостью, большими инвестиционными рисками, длительным сроком фондоотдачи. Поэтому руководство КНР в целях ускорения коренной модернизации отрасли (имея в виду, в первую очередь, обновление производственных фондов, качественное совершенствование инфраструктурной сети и парка подвижного состава) приступило к **диверсификации источников капиталовложений** — привлечению дополнительных источников финансирования, включая зарубежные. Если поначалу ПИИ в основном привлекались в форме займов, предоставляемых международными финансовыми организациями (ВБ, МВФ, МБРР), то по мере развития реформы транспортной отрасли Китай стал привлекать ПИИ, обеспечивающие в первую очередь абсорбцию передовых западных технологий.

Для привлечения финансовых средств из-за рубежа в транспортную отрасль, характеризующуюся долгими сроками окупаемости при значительных затратах, требовалось создание особо привлекательного инвестиционного климата и обеспечение его стабильности. Руководство КНР уделяло приоритетное внимание его формированию, стимулировало китайские предприятия к расширению масштабов деятельности, внедрению новых технологий, активному участию в глобальной конкуренции на основе привлечения ПИИ. Риски ПИИ лежали на предпринимательском сообществе, но правительство воздействовало на инвестиционный климат посредством гарантирования прав собственности, эволюции правового регулирования.

Главным его шагом по завершении всех процедурных вопросов вступления в ВТО стало формирование национальной юридической базы, адекватной глобальным переменам. Были усовершенствованы и приведены в соответствие международным нормам 2300 законов, постановлений и нормативных актов федерального уровня и более

190 тыс. — провинциального и местного уровней¹. И в начале XXI в. страна вошла в число крупнейших мировых реципиентов ПИИ: с 2001 по 2011 гг. их общий объем возрос с 46,9 млрд до 116 млрд долл. США², а Китай занял 2-е место в мире (после США)³ по привлеченным ПИИ⁴. Согласно данным Министерства торговли КНР, их общий объем в 2012 г. снизился на 3,7% по сравнению с предыдущим годом, составив 111,72 млрд долл. (из США — 3,13; из Японии — 7,38 из стран ЕС — 6,11 млрд долл.)⁵. В том числе в транспортный комплекс поступило 34,7 млн долл.⁶ Общий объем ПИИ в форме M&As (Mergers and Acquisitions — инвестиции, направленные на сделки по слиянию поглощению) составил 50,76 млрд долл.⁷ При этом правительство утвердило создание новых 24 925 СП с участием иностранного капитала⁸.

По мнению китайских экономистов, снижение объемов ПИИ в 2012 г. обусловили подорожание рабочей силы в КНР⁹ и относительное ее сокращение¹⁰, а также снижение темпов роста китайской экономики и продолжавшаяся рецессия в развитых странах¹¹, что и «определило озабоченность и осторожность иностранных инвесторов»¹². Согласно докладу ООН по ПИИ в 2012 г., их общий объем в страны ЮВА вырос на 26% (достигнув 117 млрд долл.)¹³, а в экономику КНР увеличился на 8%¹⁴. В феврале 2013 г. Министерство промышленности и информатизации КНР разработало специфические преференции для поощрения притока ПИИ в форме M&As в 9 ведущих отраслей промышленности Китая¹⁵, среди них: производство традиционных автомобилей и автомобилей, использующих альтернативные источники энергии, судостроение¹⁶.

Совокупность факторов, определяющих характер воздействия ПИИ на технологическое развитие страны, трактуется в специальной литературе как «абсорбционная способность экономики». С этой точки зрения государственные корпорации МЖД КНР — CNR и CSR, CRCS, авиакомпания ГУТАК, морской перевозчик COSCO Group, нефтяная корпорация CNPC рассматриваются руководством КНР «как стимуляторы повышения абсорбционного потенциала страны, поскольку концентрируемые в них ресурсы и технологические цепочки позволяют не только поддерживать автохтонные разработки, но и приобретать, осваивать и развивать зарубежные технологии, а затем выходить на международный рынок транспортной продукции и завоевывать его значительную часть»¹⁷.

В январе 2013 г. шведская корпорация Volvo AB, являющаяся ведущим мировым производителем грузовых автомобилей, приобрела 45% акций китайской автомобилестроительной компании Dongfeng Commercial Vehicles (898 млн долл.) Как полагают шведские специалисты, созданное СП в ближайшие годы станет крупнейшим в мире производителем тяжелых и средних грузовиков¹⁸.

С конца 1990-х гг. благодаря инкрементальным инновациям и низкой стоимости рабочей силы китайские компании по производству транспортных средств заняли устойчивое положение на международных рынках и перешли ко второму этапу стратегии технологического подхвата — к производству транспортной продукции с высокой добавленной стоимостью. Ввиду отсутствия достаточных технологических мощностей и известного бренда китайские компании стали приобретать иностранные фирмы или их филиалы, обладающие современными разработками, вступать в альянс с зарубежными технологическими лидерами или создавать СП.

На начальной стадии развития подобного сотрудничества китайские производители транспортных средств встраивались в цепочку создания добавленной стоимости, производя продукцию согласно заданным спецификациям, под товарным знаком иностранного партнера. Затем стали создавать собственные модели транспортных средств; активные организационные и маркетинговые инновации помогали им формировать локальное технологическое окружение, создавая рынок для своей продукции и, в конце концов, внедряя собственный товарный знак.

Применение ПИИ для развития транспортного комплекса КНР способствовало развитию абсорбирующего потенциала китайских предприятий инфраструктурной отрасли, то есть адаптации, имитации и инкрементальному улучшению технологически сложного продукта. На *инновационной стадии* за счет перехода от базовых факторов к имитации нововведений, их улучшению, участию в глобальных цепочках создания добавленной стоимости (сначала в роли филиала какого-либо технологического лидера или путем образования с ним СП) происходил поворот к конкуренции, основанной на низких издержках, улучшении потребительских свойств транспортной продукции¹⁹. В Китае были обеспечены стимулы к производству технологически сложного продукта, в том числе за счет введения налоговых и кредитных льгот при закупке импортного оборудования и лицензий²⁰. Когда была достигнута определенная степень зрелости технологической базы, страна перешла на *стадию внедрения собственных инноваций*²¹.

С начала XXI в. особую актуальность приобрел вопрос о дополнительных источниках финансирования — привлечении частного капитала²². Эффективным инструментом стало государственно-частное партнерство (ГЧП), представляющее собой институциональный, организационный и инвестиционный альянс государства и частного, либо иностранного бизнеса²³. Именно в транспортной отрасли сложилась практика делегирования государством ряда ключевых полномочий частному сектору. Государство несло ответственность перед обществом за бесперебойное обеспечение пассажирских и грузовых перевозок, чем и объяснялась тенденция к сохранению транспортного комплекса КНР в государственной собственности. При этом частному бизнесу были присущи мобильность, высокая эффективность использования ресурсов и склонность к инновациям²⁴. Более того, некоторые формы партнерства, устоявшиеся при развитии транспортного комплекса КНР (например, концессии и СП) стали рассматриваться в Китае как своего рода косвенная приватизация или ее полноценная альтернатива, то есть трактовались как вторжение в *систему отношений собственности*²⁵. В строгом смысле ГЧП действительно институционально преобразовывали те сферы деятельности, что традиционно относились к сфере управления государством, не выводя их из сферы государственного контроля. По мнению китайского руководства, механизм ГЧП органически встраивается в модель «социализма с китайской спецификой»²⁶.

На «Ежегодной конференции Новые Чемпионы 2011», состоявшейся в Даляне, руководство Минтранса КНР отметило, что «без участия частного капитала, дополняющего государственное финансирование, Китай не смог бы осуществить эффективную реформу ведущей инфраструктурной отрасли и добиться эффективного решения транспортной проблемы страны»²⁷. 10 октября 2012 г. Госсовет КНР постановил отменить 2374 административных законов, ограничивающих участие частного капитала в финансировании реального сектора экономики — в первую очередь, транспортного комплекса²⁸. Согласно докладу, опубликованному китайским банком «Чжаошан» и консалтинговой компанией Bain&Co, китайский рынок частных инвестиций в 2012 г. достиг 80 трлн юаней (12,89 трлн долл.); в 2013 г. ожидается рост до 92 трлн юаней²⁹.

Формы ГЧП в разных отраслях транспортного комплекса КНР

Железнодорожный

1. Ведущие китайские корпорации CSR и CNR, выпускающие более 90% подвижного состава в стране, создали СП с мировыми лидерами производства локомотивов и вагонов — Alstom SA, Bombardier Inc., Electro-Motive Diesel Inc., General Electric, Siemens AG, Kawasaki Heavy Industries Ltd., Wabtec Corp., Greenbrier Co.Ltd.)³⁰.

2. С 2005 г. стали учреждаться паевые инвестиционные фонды (договорная форма ГЧП) с целью привлечения инвестиций для строительства местных железных дорог (их особенность — небольшая протяженность при обеспечении высокой нагрузки — де-

лает их высокорентабельными и привлекательными для частных инвесторов). К этим дорогам относятся магистрали Цзиньхуа — Вэньчжоу, Гуанчжоу — Шэньчжень, Гуанчжоу — Шаньтоу, а также участок Голмуд — Лхаса на ВСЖД Цинхай — Тибет.

3. Разработка и внедрение с 2012 г. концессионных соглашений (по строительству магистралей) по мере перехода к реформированию крупнейшей естественной монополии страны. Трасса Шицзячжуан — Тайюань стала первой магистралью, построенной с участием частного капитала. Строительство в начале 2012 г. 624-километровой углевозной линии в СУАР финансировалось частной китайской компанией Xinjiang Guanghui Industry Investment Group (согласно контрактным обязательствам, МЖД КНР при этой форме ГЧП гарантирует частным вкладчикам норму прибыли в 6–7%). Решением от 28 марта 2012 г. Госсовет КНР наделил муниципалитет г. Вэньчжоу правом привлекать частные инвестиции в развитие местной железнодорожной инфраструктуры, и первым шагом властей этого города стала продажа в декабре 2012 г. 50%-го пакета акций S1 планируемой государственной 52,22-километровой железной дороги (стоимостью в 17,6 млрд юаней), которая за месяц торгов подорожала до 43,2 млрд юаней. Большая часть активов была раскуплена индивидуальными инвесторами и частными компаниями. Для продажи пакета акций частным инвесторам была учреждена государственная компания Wenzhou Xingfu Rail-transit Shares Holding Co., которая через отделения уполномоченного банка Industrial and Commercial Bank of China Ltd. приступила к реализации акций по цене 10 тыс. юаней (1,6 тыс. долл.) за штуку с гарантированной ежегодной ставкой дохода после уплаты налога в 6%. С 2013 г. Госкомитет по контролю и управлению госсобственностью Госсовета КНР учредил Фонд развития железных дорог, играющий роль инвестиционной платформы, открытой для частного капитала и средств местных правительств (планируемая доля государственного участия в формировании финансовых средств Фонда определяется в пределах 30–40%).

4. В связи с одобрением в марте 2013 г. на сессии ВСНП плана по реструктуризации МЖД КНР и изменению его функций министерство разделяется на отдельные административные и коммерческие единицы. Местное железнодорожное управление СУАР явилось первым подразделением реорганизованного МЖД КНР, которое в конце марта 2013 г. стало активно привлекать частных инвесторов в инфраструктурное строительство в форме СП с уставным капиталом в 50 млн юаней.

Автомобильный

1. В автомобилестроении на долю ГЧП в форме СП приходится до 75% объема производства.

2. Создано СП по автомобильной электронике — систем безопасности (СП по производству АБС — Shenzhen Hangsheng Electronics Co. Ltd., Shanghai Brose Automotive Components Co., Ltd., Shanghai SIIC Transportation Electric Co., Ltd.), контроля мощности (СП с Bosch Group (UAES), Delphi, Continental AG, Visteon), управления рабочим режимом (СП с Mitsuba Electric Co., Ltd., Valeo, Bosch, Denso) и информационных систем (СП по разработке навигационной системы GPS и автомобильных аудио систем совместно с мировыми лидерами — японскими компаниями Clarion, Denso, Pioneer, Alpine).

3. При строительстве скоростных автомобильных дорог применяются концессионные соглашения в формах BOT, BOOT, BOMT, DBOOT и ROT.

Морской

1. При модернизации портовой инфраструктуры (включая контейнерные терминалы, специализированные перегрузочные комплексы и терминалы) местные власти используют концессионные соглашения в форме ROT и создают СП (Dalian CSCL Container Terminal ICo, Tianjin Orient Container Terminal, Qindao Qianwan (International) Container Terminal, Shanghai Hudong Container Terminal, Ningbo Daxie Merchants International Container

Terminal, Xiamen New World Xiangyu Terminal, Ninbo Beilun International Container Terminal, Guanzhou Container Terminal, Fuzhou Qingzhou Container Terminal)³¹.

2. В КНР активно используют ГЧП в форме лизинга для модернизации контейнерного флота (10 крупнейших в мире супертанкеров грузоподъемностью по 18 тыс. контейнеров датской корпорации AP Moller-Maersk AS после завершения строительства будут приписаны к пяти ведущим китайским морским портам — Нинбо, Шанхаю, Сямэню, Яньтаю и Сянгану).

3. Китайские производители морских дизельных двигателей Yichang Marine Diesel Engine Co., Dalian Marine Diesel Engine Co., Ltd, Zhenjiang CME Co. Ltd, Hefei RongAn Power Machinery Co. Ltd., Guangzhou Marine Diesel Co., Ltd, Jiangsu Antai Power Machinery Co. Ltd. создали СП с ведущими мировыми производителями морских двигателей, контролирующими 95% мирового рынка — MAN, Wartsila и Caterpillar для разработки инновационных технологий и производства самых передовых средне- и высоко-скоростных морских дизельных двигателей.

4. В судостроении КНР развивается производство крупнейших в мире и самых современных контейнеровозов, танкеровозов и сухогрузов на основе кооперации с ведущими мировыми судостроительными корпорациями на основе создания СП. В феврале 2013 г. флот корпорации COSCO Group пополнился крупнейшим отечественным контейнеровозом KHI-111, способным перевозить 13 тыс. контейнеров. Судно длиной 366 м и шириной 51,2 м было спроектировано и произведено компанией Nantong COSCO KHI Ship Engineering Co. Ltd. (Цзянсу), являющейся детищем СП корпорации COSCO Group и японской компании Kawasaki Heavy Industries.

5. Финансовый лизинг: компанией Minsheng Financial Leasing Co. Ltd., основанной в апреле 2008 г., накоплен уникальный для КНР опыт структурирования и реализации лизинговых сделок в морском судостроении. Реализация совместных программ компании с ведущими китайскими судостроительными (China Shipbuilding Industry Corporation, China Oilfield Services Ltd., China Changjiang National Shipping (Group) Corporation, Jiangsu Rongsheng Heavy Industries Ltd., CCCC Tianjin Dredging Co. Ltd.) и судоходными компаниями позволило компании стать лидером в данном сегменте лизинговых сделок. Одним из перспективных направлений деятельности компании Minsheng Financial Leasing Co. Ltd. является реализация сделок по финансированию строительства и дальнейшей передаче в лизинг контейнеровозов и морских танкеров.

6. Для повышения грузооборота морского транспорта и качества портового обслуживания в октябре 2012 г. Министерство транспорта объявило о планах совместного сотрудничества частных портовых компаний и морских перевозчиков с государственными компаниями. Для стимулирования этого предусмотрено введение для частных компаний, работающих в этой сфере, льготного налогообложения и страхования, дополнительного госфинансирования.

Авиационный

1. При строительстве местных аэропортов, модернизации грузовых и пассажирских терминалов китайские власти применяют ГЧП в форме **концессионного соглашения**, а при модернизации провинциальных аэродромов муниципалитеты создают **наевые инвестиционные фонды (договорная форма ГЧП)** — в реконструкции аэропорта Хуайань (Цзянсу) участвовало более 60 иностранных инвесторов³².

2. Для повышения качества работы местных авиакомпаний применяется ГЧП в форме **частичной приватизации (divestiture)**.

3. Государство в лице ГУГАК применяет **договорную форму ГЧП**, участвуя в финансировании на договорных условиях лизинга авиационных транспортных средств.

4. Крупнейшая финансовая лизинговая компания BOC Aviation Pte Ltd., функционирующая на рынке авиационной техники, на основе отлаженного инвестиционного

механизма предоставила в 2010 г. 32 магистральных авиалайнера китайским авиаперевозчикам и снискала 1,5 млрд долл. прибыли, в 2011 г. реинвестировав ее в производство дополнительных 30 воздушных судов. Для поддержки отечественного производителя крупная финансовая лизинговая компания Цзяньсинь, основанная при участии Строительного банка КНР, в 2012 г. объявила о намерении закупить 50 новых китайских авиалайнеров С. 919 для последующей сдачи их в аренду национальным авиаперевозчикам³³.

5. В конце 2012 г. гражданская авиация КНР насчитывала 1907 грузовых транспортных самолетов, 60% которых были приобретены китайскими авиакомпаниями на основе лизинга³⁴.

Городской транспорт

1. ГЧП при строительстве линий метрополитена, монорельсового транспорта, автомобильной инфраструктуры в крупнейших городах Китая реализуется на основе **концессионных соглашений**.

2. Разработка и производство подвижного состава для новых линий метро, городских гибридных автомобилей и автобусов, использующих альтернативные источники энергии, осуществляются в рамках ГЧП в форме создания СП с ведущими автомобильными фирмами Запада.

3. Строительство городских и междугородних линий метро с 2012 г. стало осуществляться на основе совместного финансирования. Стратегия Китая, направленная на расширение инфраструктурного строительства для создания мультипликативного эффекта, явилась основным антикризисным средством не только в 2008–2009 гг. В сентябре 2012 г. ГКРР одобрил реализацию 25 новых проектов строительства внутригородских и междугородских линий метро в Пекине, Шанхае, Гуанчжоу, Тайюане, Ланьчжоу, Сямэне и др. общей протяженностью 2710 км при стоимости 910 млрд юаней³⁵. По решению ГКРР, от 25 до 50% финансирования будет обеспечено из местных бюджетов, остальные средства будут аккумулированы за счет банковских займов, частных инвестиций и продаж земельных участков, прилегающих к полотну железной дороги³⁶. В апреле 2013 г. муниципалитет Гуанчжоу достиг соглашения с частными инвесторами о совместном финансировании строительства 14-й и 21-й линий городского метрополитена на сумму 327,5 млрд юаней³⁷.

Трубопроводный

1. Прокладка новых магистральных нефте- и газопроводов, строительство регазификационных станций и резервуаров для хранения СПГ осуществляется с участием частного капитала на основе **концессионных соглашений** в форме ВОТ³⁸. С целью привлечения частного капитала для финансирования их прокладки в марте 2012 г. был учрежден Фонд содействия инфраструктурному строительству в этой сфере на сумму 2,6 млрд юаней, учредителями которого стали PetroChina и несколько частных компаний³⁹. Особенную активность частные инвесторы проявили при строительстве третьей ветки 8704-километрового газопровода «Запад—Восток» в 2012 г.⁴⁰ В провинциях Хэбэй, Цзянсу и Хунань идет на основе **частичной приватизации** прокладка и эксплуатация местных ответвлений от национального газопровода⁴¹.

2. Разведка и добыча газа на шельфовых месторождениях осуществляются на основе **совместного финансирования**⁴². Эта форма ГЧП позволила государству в 2012 г. привлечь инвестиции 16 китайских частных компаний в сумме 12,8 млрд юаней для разработки 19 шельфовых месторождений газа⁴³.

3. В области строительства станций продажи СПГ в Китае обеспечен **свободный доступ** частных инвесторов — в 2012 г. здесь насчитывалось 440 частных заправок⁴⁴, на которые приходилось около 46% общенационального рынка реализации СПГ⁴⁵.

В 2004 г. ГКРР приступил к разработке мер по либерализации выхода предприятий на мировой рынок, включавших: снятие ограничений на приобретение иностранной

валюты; ускорение разрешительных процедур; повышение объема вывозимых инвестиций, не требующих санкций центральных ведомств; предоставление финансовых льгот. С декабря 2008 г. коммерческим банкам КНР *было разрешено финансировать участие китайских предприятий в сделках по слияниям и поглощениям за рубежом*⁴⁶.

Одна из особенностей китайских инвестиций за рубежом: ощутимая их доля в форме M&As⁴⁷. По оценке экономистов Университета Цинхуа, это позволит внедрить инновационные технологии в экономику КНР, повышать конкурентоспособность продукции, укрепить отечественные бренды, снижать транзакционные издержки через вывод на международные рынки китайских инвестиций для совершения сделок по слиянию и поглощению. В 2012 г. замдиректора Отдела политических исследований при ЦК КПК Чжэн Синьпи заметил: «Обладая валютными резервами в размере 3,31 трлн долл., Китай может использовать более 2 трлн долл. для приобретения акций и активов иностранных компаний, абсорбции современных технологий с целью повышения способности китайских производителей к самостоятельным инновациям»⁴⁸. Частный китайский капитал, обладающий высокой инвестиционной активностью сегодня стал явным лидером по размещению ПЗИ в основные фонды зарубежных предприятий, Если в 2011 г. доля частных компаний КНР в общем объеме китайских ПЗИ составляла 50%⁴⁹, то в 2012 г. достигла 61%⁵⁰. Для китайского капитала большой интерес представляют зарубежные компании, занимающиеся производством транспортных средств, что позволяет получить доступ к уникальным передовым технологиям⁵¹, обеспечить выход качественного и передового отечественного транспортного продукта на мировые рынки под своими и приобретенными всемирно известными иностранными брендами⁵². Так, китайская автомобильная корпорация Zhejiang Geely Holding Group Co., закупив контрольный пакет акций подразделения британской корпорации Volvo компании Manganese Bronze Holdings (MBH) за 11,04 млн фунтов стерлингов⁵³, собирается выпустить на английский рынок в начале 2013 г. новые автомобили PriceWaterhouse Coopers под своим брендом⁵⁴. В 2013 г. корпорация планировала увеличить на 50% экспорт своих автомобилей, доведя его объем до 150 тыс. единиц⁵⁵. В конце марта 2013 г. крупнейшая китайская компания-производитель автозапчастей Ваньсян (г. Ханчжоу) приобрела 8 заводов американской фирмы BPI с персоналом, численностью более 5,5 тыс. человек. Для привлечения новейших технологических разработок и инноваций в области строительства судов одна из двух ведущих судостроительных корпораций КНР China Shipbuilding Industry Corp. с 2012 г. повела переговоры с крупнейшими судовладельцами Европы о возможности закупки контрольного пакета их акций и активов⁵⁶. Китайские судовые гиганты заключили соглашение об инвестировании в период до 2025 года 1,6 млрд евро в развитие портовых мощностей второго по размерам порта Антверпен.

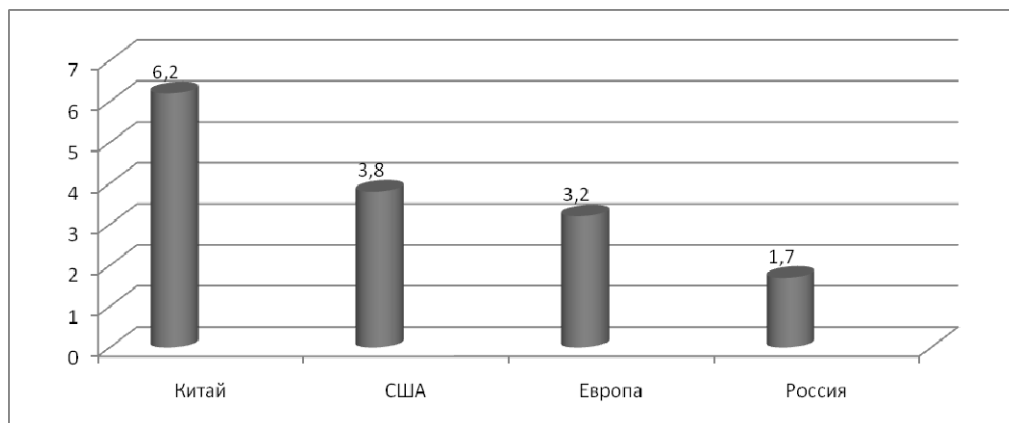
Стратегия экспансии китайских ПЗИ напрямую связана с политикой руководства КНР «выхода за рубеж»⁵⁷. Хотя в 2012 г. объемы продаж автомобилей в КНР превысили 19 млн. ед., темпы продаж грузовых автомобилей в 2012 г. снизились на 28% и в стране их было реализовано лишь 600 тыс. шт. По прогнозам КААП, оживление экономики КНР и рост инвестиций в отрасль сулит десятипроцентный рост продаж грузовых автомобилей в Китае в 2013 г.⁵⁸ Тем не менее руководство китайского автомобильного концерна Beiqi Foton утверждает, что к 2020 г. внутренний рынок будет перенасыщен объемами производства коммерческих грузовых автомобилей, «и компании необходимо создавать зарубежные производственные мощности, резко повышать уровень технологических разработок и завоевывать внешние рынки для обеспечения сбалансированности спроса»⁵⁹. Для реализации своих планов в 2013 г. корпорация Beiqi Foton приобрела 51% акций западногерманской компании Daimler⁶⁰.

Ведущие китайские производители подвижного состава для ВСЖД (CSR и CNR) приобрели активы и акции ведущих западных компаний в этой сфере, получив доступ к ключевым технологиям, удивительно быстро внедрились в производство и ныне доми-

нируют на внутреннем рынке, одновременно выходя на международный рынок производства железнодорожных локомотивов, объемы которого оцениваются в 150 млрд долл. США, и внедряются на рынки развивающихся стран, где китайское правительство посредством гибкой кредитной политики финансирует создание и модернизацию местной железнодорожной инфраструктуры⁶¹. Китайская сторона, вкладывая собственные средства в какой-либо проект, настаивает на привлечении китайской рабочей силы, в том числе высококвалифицированной.

Диаграмма 1

Капиталовложения в развитие транспортного комплекса по странам в 2012 г. как доля ВВП, %



Источник: Чжунго тунцзи чжайяо 2012. Пекин, 2012. С. 20, 56; Liu Xinlian. *Time to Pay Up* // *Beijing Review*. 2011. Vol. 54, № 42. P. 30; Zoellick R. *Democratizing Development Economics*. Outreach Development // *The World Bank Institute Publication*. 2011. Sept. P. 17; О месте РФ по уровню развития транспорта и логистики в АТЭС // БИКИ. 2011. № 142 (9836). 10 дек. С. 3; Орешин В. Развитие инфраструктуры и модернизация // *Экономист*. 2012. № 12. С. 26; *Local govt. debt under review to prevent risks*. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-01/22/content_27756869.htm; *Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2012 National Economic and Social Development*. URL: http://www.stats.gov.cn/english/newsandcomingevents/t20130222_402874607.htm.

Сочетание низких производственных издержек и современных технологий, а также введенная с 2013 г. государственная помощь в защите инвестиций помогают китайским компаниям постепенно входить и на рынки развитых стран — с 2011 г. государственная корпорация CNR выиграла несколько тендеров на поставку железнодорожного подвижного состава в США, Австралию и Новую Зеландию, а в августе 2012 г. поставила в Германию комплектующие для скоростных электропоездов на общую сумму в 14,3 млн долл. В апреле 2012 г. корпорация CSR получила контракт на поставку локомотивов для ВСЖД Сянган⁶², а феврале 2013 г. получила заказ на экспорт скоростного подвижного состава в Аргентину⁶³ и Туркменистан. По крупным инвестиционным проектам в инфраструктурном строительстве Китай старается заключать межправительственные соглашения, что дает дополнительные гарантии их исполнения.

С начала XXI в. общий объем капиталовложений в развитие транспортного комплекса КНР превысил 12 трлн. юаней, что выше совокупного объема инвестиций в эту отрасль за 1949–2000 гг.⁶⁴

Значительная часть инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры в период после мирового финансового кризиса стала формироваться на провинциальном уровне за счет массированных банковских займов и выпуска облигаций. По данным ГКРР, доходы местных бюджетов формируют лишь около 40% общего объема капиталовложений на региональном уровне⁶⁵, и в целях стимулирования экономического роста, увеличения числа рабочих мест провинциальные власти (от городского до уездного уровня) приступили в условиях относительной нехватки местных и бюджетных средств к масштабному инфраструктурному строительству (прокладке скоростных магистралей и железных дорог, трубопроводов, строительству местных аэропортов и развитию портового хозяйства), полагаясь, в основном, на привлечение неоправданно крупных заемных средств и эмиссию ценных бумаг⁶⁶. В результате, согласно официальным данным, к началу 2013 г. совокупный объем долга местных правительств достиг 25% ВВП КНР или 13 трлн юаней (2,1 трлн долл.)⁶⁷, причем около 30% задолженности образовалось за счет инвестиций в развитие региональной транспортной инфраструктуры⁶⁸. Выступая в апреле 2013 г. на азиатском Боаоском форуме бывший министр финансов КНР (1998–2003 гг.) Сян Хуайшэн отметил, что в действительности объемы задолженности местных правительств значительно превышают цифры официальной статистики и в реальности могут достигать 20 трлн юаней (3,24 трлн долл.)⁶⁹. Ряд видных западных экономистов-синологов (например, из China-Europe International Business School) полагают, что сумма задолженности местных правительств в восточных и южных районах КНР вдвое превышает доходы их бюджетов⁷⁰, а в целом по стране общий объем задолженности местных правительств разного уровня может составлять 100% от ВВП КНР⁷¹. 15 апреля 2013 г. международное рейтинговое агентство Fitch понизило кредитный рейтинг КНР с AA- до A+, констатируя: «экономический рост китайской экономики, опирающийся на инвестиционную экспансию (преимущественно в развитие инфраструктуры), основанную на масштабном кредитовании, продуцирует множество финансовых и долговых рисков»⁷².

Только за период 2010–2012 гг. местные власти привлекли более 320 млрд юаней заемных средств на развитие местной инфраструктуры⁷³. В 2012 г. темпы роста капиталовложений в основные фонды транспорта в 19 (из 31) территориально-административных субъектов Китая превысили 25%, в то время как этот показатель по стране в среднем составил 20,6%⁷⁴. По словам министра финансов КНР, «большая часть задолженности была сформирована за счет массированных займов 2009 г. в рамках ликвидации негативных последствий мирового финансового кризиса, а ее чрезмерный объем представляет собой «мину замедленного действия для экономики КНР»⁷⁵, ибо в 2013 г. наступит время погашения 42%, а в 2014 г. — 52% этих кредитов⁷⁶, а ежегодные платежи по процентам составят от 700 до 800 млрд юаней⁷⁷. В Китае отмечают, что нередко подобная практика стимулирования экономического роста на провинциальном уровне за счет инфраструктурного строительства, характеризующегося высокой капиталоемкостью и длительностью сроков фондоотдачи, влечет негативные последствия⁷⁸ и чрезмерную нагрузку на местные бюджеты⁷⁹. В начале 2012 г. началось массовое строительство линий метро в 28 городах КНР, одобренное Госсоветом КНР, как средство стимулирования экономической активности на провинциальном и местном уровнях⁸⁰. Местные правительства и муниципалитеты крупных городов в дополнение к государственным инвестициям стали прибегать к привлечению неоправданно крупных заемных средств для расширения масштабов инфраструктурного строительства. В начале 2012 г. муниципалитет г. Ланьчжоу утвердил программу строительства шести линий городского метро общей протяженностью 207 км стоимостью 100 млрд юаней (при годовых доходах городского бюджета 10 млрд юаней, из коих лишь 1 млрд юаней) городские власти могли направить на расширение инфраструктуры⁸¹. В некоторых городах центрального и восточного Китая после строительства одной лишь линии подземки, работы заканчивались. Для ускорения строительства метрополитена более 20 муниципаль-

ных правительств в течение 2012 г. привлекли чрезмерный объем заемных средств (на сумму в 350 млрд юаней)⁸².

Для наведения порядка в этой сфере 31 декабря 2012 г. Министерство финансов КНР приняло постановление «Об ограничении неоправданного финансирования со стороны местных правительств»⁸³, а 6 февраля 2013 г. дополнило это постановление «Мерами более жесткого контроля над размером долга местных правительств»⁸⁴. Китайские экономисты признают, что политика «опоры на банковские займы» в деле расширения инвестиционно непривлекательной региональной инфраструктурной отрасли «вряд ли будет действенной»⁸⁵. Для облегчения бремени местных бюджетов Министерство финансов КНР объявило о выделении 120 млрд юаней для пополнения статей местных бюджетов, касающихся расширения региональной инфраструктуры⁸⁶. 70 млрд юаней из этого пакета беспрецедентной помощи местным правительствам будут направлены на строительство новых скоростных магистралей, оборудование внутренних водных путей и совершенствование портовой инфраструктуры, а 50 млрд юаней предполагается ассигновать на строительство и реконструкцию сельских автодорог⁸⁷. Кроме того, в апреле 2013 г. Госсовет постановил до 100 млрд юаней повысить потолок эмиссии местных ценных бумаг, предназначенных для инфраструктурного строительства, которая должна получить обязательное одобрение местных исполнительных властей⁸⁸. *Основным дополнением к бюджету источником финансирования инфраструктурного развития на местах*, по мнению Министерства, должны стать частные инвестиции, защищаемые государственными гарантиями, которые обеспечат частным инвесторам получение «достойной и справедливой прибыли»⁸⁹.

1. Tenth Anniversary of WTO Entry // Beijing Review. 2011. Vol. 54, № 52. 29 Dec. P. 31.
2. Чжунго тунцзи няньцзянь 2012. Пекин, 2012. С. 258 (6–16).
3. Китай остается мировым лидером по привлечению зарубежных инвестиций — итоги обследования. URL: http://russian.china.org.cn/exclusive/txt/2013-03/21/content_28314494.htm.
4. Opportunities amid challenges. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8139842.html>.
5. FDI sees 1st decrease in 3 years amid slowdown. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-01/17/content_16129500.htm.
6. Table 10: Total Value of Foreign Direct Investment in Non-financial Sectors and the Growth Rates in 2012 // Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2012 National Economic and Social Development. URL: http://www.stats.gov.cn/english/newsandcomingevents/t20130222_402874607.htm.
7. Data You Can Use. Numbers of the Week NO. 3, 2013. URL: http://www.bjreview.com.cn/data/txt/2013-01/14/content_512291.htm.
8. China's FDI inflow drops amid economic slowdown. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-01/16/content_27704278.htm.
9. Конкурентное преимущество низкой стоимости рабочей силы в КНР значительно снизилось по сравнению с соседними странами ЮВА. Согласно расчетам Economist Intelligence Unit (EIU), за последние 10 лет стоимость рабочей силы в КНР увеличилась почти в 4 раза — ее цена с 0,6 долл. за час в 2000 г. возросла до 2,9 долл. США за час в 2011 г. В 2012 г. цена рабочей силы за час в КНР превышала этот показатель Таиланда в 1,5 раза, Филиппин — в 2,5 раза и Индонезии — в 3,5 раза (*Pei Changhong*. China still has 10 year advantages in manufacturing. URL: http://www.china.org.cn/opinion/2013-02/25/content_28049447.htm).
10. *Wang Xiuqiong, Wu Zhi, Guo Xinfeng (Xinhua)*. Remaking economy tops Chinese new leadership's agenda. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8169857.html>.
11. FDI sees 1st decrease in 3 years amid slowdown. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-01/17/content_16129500.htm.
12. Объем операций по слиянию и поглощению компаний в Китае показал новое падение за пять лет // Диъи цайцзин жибао. 2013. 10 янв.
13. China remains top for foreign investments. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-03/20/content_28308449.htm.

14. China's 'world factory' position will not change in the next decade. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8164553.html>.
15. *Cai Xiao (China Daily)*. M&A deals drop, but market still steady. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8168111.html>.
16. China unveils requirements to boost mergers. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-01/22/content_27762944.htm.
17. China's M&A deals tipped to rebound in 2013. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-01/31/content_27849111.htm.
18. Volvo to be largest truck maker after Dongfeng deal. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-01/28/content_16179543.htm.
19. Innovation, a choice for solving economic problems. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8177643.html>.
20. High-tech industry to speed up economic restructuring. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-03/08/content_16292040.htm.
21. *Andrews H., Kemper S. (China Daily)*. Innovation is now a strategic priority for China. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/102774/8137304.html>.
22. Согласно плану руководства КНР, в период с 2013 по 2020 гг. среднегодовые темпы роста капиталовложений в основные фонды страны должны составить около 18%, а доля частного капитала в этом объеме инвестиций должна возрасти до 80%. Правительство признает, что планы удвоения ВВП КНР и среднего уровня доходов на душу населения в течение 10-летнего периода до 2020 года не реализовать без привлечения частных инвестиций (*DU JUAN, Boao, Hainan (China Daily)*). Big role for private investment. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8198277.html>.
23. China's growth powers world economy. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-03/24/content_28341451.htm.
24. *Lan Xinzhen*. Ensuring Steady Growth // *Beijing Review*. 2012. 3 May. Vol. 55, № 18. P. 28–29.
25. Ху Аньган. Чжунгодэ вэйчжи [Место Китая в мире]. Шанхай: Дунфан чубань чжунсинь, 2012. С. 58.
26. Vice Premier pledges support for China's SMEs. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8140892.html>.
27. Property firm calls for lower fees for infrastructures use. URL: http://www.chinadaily.com.cn/buz-china/2011-09/16/content_13723996.htm.
28. Business. Market Watch. Less Intervention, More Productivity // *Beijing Review*. 2012. Vol. 55, № 43. 25 Oct. P. 38.
29. Объем частных инвестиционных активов Китая достиг 80 трлн. юаней в 2012 году. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2013-05/08/content_28763166.htm.
30. China Railway Transport Equipment Industry Report, 2009–2010. URL: <http://www.researchinchina.com/Htmls/Report/2010/5894.html>.
31. *Linda Tjia Yin Nor*. Hong Kong's Role in Mainland China's Logistic Industry // *Asian Survey*. 2011. Vol. 31, № 4. July-August. P. 667–668.
32. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2012-11/27/content_15961733.htm.
33. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/7956770.html>.
34. China Financial Leasing Industry Report, 2013. URL: <http://www.researchinchina.com/Htmls/Report/2013/6615.html>.
35. Fast-spreading subway network faces financing challenge. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-02/05/content_27888129.htm.
36. Rail projects to spur economy. URL: http://www.china.org.cn/business/2012-09/06/content_26442713.htm.
37. Проект по строительству метро в Гуанчжоу впервые открыт для частных инвесторов. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2013-03/29/content_28400550.htm.
38. Official says more reforms in pipeline. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-03/29/content_28394782.htm.
39. China's new fund to encourage private investment. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2012-03/13/content_14825832.htm.
40. China's reliance on oil-gas imports growing: report. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-01/31/content_27844714.htm.

41. More private enterprises enter oil industry. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-02/10/content_27935007.htm.
42. *Cai Xiao (China Daily)*. Outbound M&A activity mounts up. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/102774/8161599.html>.
43. Chinese firms to invest \$2b in shale gas prospection. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-01/22/content_16152413.htm.
44. CNOOC powers ahead with gas station expansion plans. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-03/29/content_28397321.htm.
45. More private enterprises enter oil industry. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-02/10/content_27935007.htm.
46. *Wei Tian and Li Jiabao (China Daily)*. Investment on target to balance out 'in 5 years'. URL: <http://english.people.com.cn/90778/8038721.html>.
47. *Rosen D.H., Thilo Hanemann*. China's growing presence abroad brings new competition but also commercial opportunities. URL: <http://www.chinabusinessreview.com/public/1207/rosen.html>; Chinese enterprises in overseas mergers and acquisitions trend growing; <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8126194.html>.
48. *Чжэн Синьпи*. Выявление потенциалов экономического роста // Китай. 2012. № 4 (78). С. 4; Factbox: China's economic and social development in 2012. URL: <http://english.people-daily.com.cn/90778/8140204.html>.
49. Негосударственный сектор экономики станет главной силой, обеспечивающей экономический рост Китая. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/8197218.html>.
50. Private firms lead China's investment overseas. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8196349.html>.
51. *Wang Wenjie*. Making Room for the Private Sector. Private economy needs more support from the government. URL: http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2013-04/01/content_531140_2.htm.
52. China's carmakers look overseas as domestic sales sputter. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2012-08/09/content_15654192.htm; Chinese enterprises in overseas mergers and acquisitions trend growing; <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8126194.html>.
53. The markets. Geely's Acquisition. URL: http://www.bjreview.com.cn/THIS_WEEK/2013-02/05/content_516704.htm.
54. *Lan Xinzheng*. Worse Than 2008. Chinese SMEs should prepare for an even bumpier ride ahead. Chinese enterprises will face a more complicated development environment, and the economic conditions could be less than friendly // Beijing Review. 2012. Vol. 55, № 5. P. 22.
55. Chinese automakers to expand overseas presence. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8221663.html>.
56. *Zhou Siyu*. Shipbuilder seeks chance for overseas acquisition. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2012-08/11/content_15664353.htm.
57. China supports enterprises in defending rights overseas. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-03/08/content_28175678.htm.
58. Shaanxi Fast Auto plans its 1st overseas factories. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-02/01/content_16193306.htm.
59. *Lan Xinzheng*. Beware of the Bump. Outbound Chinese businesses struggle to make their investment profitable // Beijing Review. 2012. Vol. 55, № 26. P. 35.
60. Китайская компания выиграла тендер на поставку в Туркменистан 154 пассажирских вагонов. URL: <http://russian.people.com.cn/31518/8119848.html>.
61. China rewrites global high-speed rail pattern in six years. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8139987.html>.
62. China to build more high-speed railways. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2012-10/02/content_15795202.htm.
63. CSR wins Argentina train set contract. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-01/12/content_27667441.htm.
64. Цзяотун юньшу юй гомин цзинци. 2012. № 1. С. 12.
65. Fast-spreading subway network faces financing challenge. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-02/05/content_27888129.htm.
66. Local govt. debt under review to prevent risks. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-01/22/content_27756869.htm.

67. *Zheng Yangpeng (China Daily)*. Debt alert for local authorities. URL: http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-02/05/content_16200700.htm.
68. Calming Local Debt Fears. URL: http://www.bjreview.com/quotes/txt/2011-09/07/content_388880_2.htm.
69. Boao forum experts warn of further debt crisis. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/102774/8199320.html>.
70. *Wang Xiaotian (China Daily)*. Tighter controls set on local govt loans. URL: <http://english.people-daily.com.cn/90778/8209360.html>.
71. *Wu Yiyao (China Daily)*. For local government debts, transparency seen as a necessity. Economists encourage greater openness and market liberalization. URL: <http://english.people-daily.com.cn/102774/8200355.html>.
72. Market Watch No. 17, 2013. Government Investment Spurs Excessive Money Supply. URL: http://www.bjreview.com.cn/print/txt/2013-04/22/content_534660.htm.
73. China to introduce curbs on rising local debts. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-02/08/content_27922530.htm.
74. Debt alert for local authorities. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-02/05/content_27888050.htm.
75. Report alarms over-heated investment by local gov'ts. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-02/09/content_27931129.htm.
76. Ministry considers limit on local debt. URL: http://www.china.org.cn/business/2012-12/27/content_27527904.htm.
77. Govt strives to stop spread of financial risks. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-02/20/content_28006607.htm.
78. Local govt. debt under review to prevent risks. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-01/22/content_27756869.htm.
79. Fast-spreading subway network faces financing challenge. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-02/05/content_27888129.htm.
80. Fast-spreading subway network faces financing challenge. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-02/05/content_27888129.htm.
81. Rail projects to spur economy. URL: http://www.china.org.cn/business/2012-09/06/content_26442713.htm.
82. Ministry considers limit on local debt. URL: http://www.china.org.cn/business/2012-12/27/content_27527904.htm.
83. Local govt. debt under review to prevent risks. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-01/22/content_27756869.htm.
84. China to introduce curbs on rising local debts. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-02/08/content_27922530.htm.
85. Fast-spreading subway network faces financing challenge. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-02/05/content_27888129.htm.
86. Risks at local gov't financing vehicles controllable. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-03/15/content_28251810.htm.
87. China earmarks \$19 bln. for transport, infrastructure (CNTV). URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8126039.html>.
88. More local governments borrowing this year. URL: http://www.china.org.cn/business/2013-03/06/content_28143198.htm.
89. Call for local moves on private investment. URL: http://www.china.org.cn/business/2012-12/28/content_27538768.htm; New lure for private investment in SOEs. URL: http://www.china.org.cn/wap/2012-05/26/content_25484336.htm.