

DOI: 10.31857/S086919080025431-1

ЗАМОРСКИЕ ПОРТЫ КИТАЯ: ЭВОЛЮЦИЯ, ГЕОГРАФИЯ, ИНВЕСТИЦИОННАЯ СТРУКТУРА

© 2023

Н.К. СЕМЕНОВА ^a

^a – Институт востоковедения РАН, Москва, Россия;
ORCID: 0000-0001-7872-8972; semenovanelli-2011@mail.ru

Резюме: Начало формирования целенаправленного процесса применения зарубежных китайских портовых инвестиций стимулировалось новой национальной политикой открытости внешнему миру, стратегией «Выхода на глобальный уровень». За последние два десятилетия портовая промышленность и судоходство Китая быстро развивались благодаря интеграции в мировую экономику и быстрому развитию собственной экономики и внешней торговли Поднебесной. Порты являются связующими звеньями для ввоза и вывоза товаров по водным путям и перевалочными пунктами для различных видов транспорта. Они привлекают крупные отечественные и иностранные предприятия к распределению ресурсов для формирования международных и региональных баз обработки, логистики и распределения. В полной мере используя опыт и преимущества строительства портов внутри страны, Китай содействует совершенствованию портовой инфраструктуры в странах, расположенных вдоль Морского Шелкового пути, что способствует развитию портовой отрасли и экономики внутренних районов в принимающей стране. В настоящее время Китай рассматривает Морской Шелковый путь XXI в. как новую концепцию и важную стратегию национального развития, которая имеет большое значение для содействия внутренним экономическим преобразованиям и развитию, экономическим и торговым обменам между странами, а также установлению нового международного экономического и политического порядка. Формы сотрудничества со странами в плане портового строительства разнообразны и эффективны.

В статье проводится периодизация инвестиционного освоения китайским капиталом зарубежного портового строительства, обусловленного влиянием государственной политики и стратегий развития КНР. Несмотря на то, что современная географическая структура зарубежных портовых инвестиций КНР характеризуется значительной децентрализацией, она покрывает глобальную зону судоходства и охватывает стратегические морские регионы, проливы и заливы. Зарубежная портовая структура Китая анализируется в статье с точки зрения регионального распределения по видам инвестиционных проектов, коэффициента капитала китайских компаний, способов и механизмов входа КНР в зарубежные порты.

Ключевые слова: Китай, зарубежное портовое строительство, периодизация, географическое распределение, инвестиции.

Для цитирования: Семенова Н.К. Заморские порты Китая: эволюция, география, инвестиционная структура. *Восток (Oriens)*. 2023. № 3. С. 135–148. DOI: 10.31857/S086919080025431-1

OVERSEAS PORTS OF CHINA: EVOLUTION, GEOGRAPHY,
INVESTMENT STRUCTURE

© 2023

Nelli K. SEMENOVA^a^a – Institute of Oriental Studies, Moscow, Russia

ORCID: 0000-0001-7872-8972; semenovanelli-2011@mail.ru

Abstract: *The beginning of an intentional process of using Chinese overseas port investments was stimulated by the new national policy of openness to the outside world, the strategy of “Going Global”. Over the past two decades, Chinese port industry and shipping have developed rapidly due to integration into the world economy, as well as the rapid development of China’s own economy and foreign trade. Taking full advantage of the experience of building ports inside the country, China is promoting the improvement of port infrastructure in the countries along the Maritime Silk Road, which contributes to the development of port industry and economy of the hinterland in the host country. Presently, China regards the 21st century Maritime Silk Road as a new concept and an important strategy for national development, establishing a new international economic and political order. Forms of cooperation with other countries in terms of port construction are diverse and effective.*

The article provides a periodization of the development of foreign port construction investment by Chinese business that depends on the influence of state policy and development strategies of the PRC. Although the current geographical structure of China’s overseas port investment is highly decentralized, it covers the global shipping area and strategic maritime regions, straits and bays. China’s overseas port structure is analyzed in the article from the standpoint of regional distribution by the types of investment projects, capital ratio of Chinese companies, ways and mechanisms of China’s entry into foreign ports.

Keywords: China, foreign port construction, periodization, geographical distribution, investments.

For citation: Semenova N.K. Overseas Ports of China: Evolution, Geography, Investment Structure. *Vostok (Oriens)*. 2023. No. 3. Pp. 135–148. DOI: 10.31857/S086919080025431-1

В рамках морского возрождения Китая Поднебесная постоянно стремится диверсифицировать и обезопасить морские коммуникации и расширяет географию своего присутствия в новых водах. Наибольшей активности этот процесс достиг в рамках осуществления проекта «Морской Шелковый путь XXI века» (МШП), как составной части инициативы «Пояса и пути». МШП не имеет аналогов, которые приближались бы к его масштабу и скорости осуществления, и в tandem с Экономическим Поясом Шелкового пути он постепенно заполняет пробелы в морской и наземной связи и фокусируется на создании сети портов путем строительства, расширения или эксплуатации, а также развития припортовых промышленных парков и особых экономических зон (ОЭЗ). Китайские предприятия инвестировали и построили более 100 портов в 62 странах. По состоянию на 27 мая 2022 г. Китай подписал более 200 документов о сотрудничестве по совместному строительству «Пояса и пути» (сухопутной и морской составляющей) со 150 странами и 32 международными организациями [United Nations, 2022].

С момента объявления инициативы Морского Шелкового пути XXI в. как части «Пояса и Пути» экспертное сообщество подвергало тщательному анализу и планы, и

реализацию грандиозного проекта. Отечественные исследователи изучили различные аспекты МШП, наиболее существенные из которых: формирование теоретической платформы морской политики КНР [Ларин, Песцов, 2020, с. 27–46], цели, задачи, проектный потенциал стран, изъявивших готовность принять участие в МШП, конкретные планы МШП, в т.ч. развернутую картину сочленения сухопутных и морских проектов в рамках «Пояса и пути» [Комиссина, 2017, с. 60–81], политика и планы китайского руководства по превращению КНР в «великую морскую державу» [Ларин, Волынчук, 2018, с. 10–35; Ларин, Песцов, 2020, с. 27–46] и др. Тема Морского Шелкового пути – одна из наиболее актуальных у зарубежных экспертов [Griffiths, 2020, p. 232; Ghiasy, Fei Su, Saalman, 2018, p. 50].

ЭТАПЫ ЗАРУБЕЖНОГО ПОРТОВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА КНР

Освоение китайскими инвестициями зарубежных портов началось задолго до МШП и имеет очевидные поэтапные характеристики, обусловленные влиянием государственной политики и стратегий развития КНР. Исходной точкой обращения Китая к внешнеэкономическому сотрудничеству можно считать декабрь 1978 г. – объявление на 3-м пленуме ЦК КПК 11-го созыва о проведении политики реформ и открытости (改革开放) [Гайгэ Кайфан, 2022], положившей начало процессу современного экономического строительства с китайской спецификой; китайский деловой капитал стал важным объектом для инвестиций. Первым законом об иностранных инвестициях в истории Китая и важной вехой в истории экономических отношений с зарубежьем стал «Закон Китайской Народной Республики о совместных предприятиях с китайско-иностраным капиталом» [Чжунхуа Жэньминь Гунхэго..., 2016] от 1979 г. Современная китайская морская политика стала формироваться на основе «Повестки дня Китая по морям и океанам на XXI век» (1996 г.) [Чжунго Хайян 21 Шицзи Ичэн, 2009] и «Белой книги развития морского хозяйства в Китае» (1998) [Чжунго Хайян Шие Дэ Фачжань, 2000; *China Ocean Agenda 21*, 1996, p. 50]. Начало формирования целенаправленного процесса применения зарубежных китайских портовых инвестиций стимулировалось новой национальной политикой открытости внешнему миру, стратегией «Выхода на глобальный уровень» [Гэн Хао Ди Шиши «Цзоучуцуй» Чжаньлюэ, 2006; Юй Сяоцзяолэй, 2011], выдвинутой ЦК КПК в 1999 г. В 2001 г. стратегия «Выхода на глобальный уровень» была включена в национальную стратегию развития КНР, и инвестиции в зарубежные порты начали неуклонно расти. Первым в истории КНР комплексным планом морской деятельности считается «План национального морского экономического развития» [Цюань Го Хайян Цзинцзи Фачжань Гуйхуа Ганъяо, 2013], опубликованный в 2003 г. В ответ на глобальный экономический кризис 2008 г. и для стабилизации китайской экономики правительство КНР в 2009 г. объявило о начале реализации инвестиционного плана, называемого «Четыре триллиона» [Фачжань Гайгэ Вэйтун Бао..., 2009] с общим объемом поддержки около 4 трлн юаней (около 5860 млрд долл.). Этот шаг также существенно стимулировал зарубежное портовое строительство. Следующий шаг эволюции зарубежных портовых инвестиций связан с заявлением председателя Си Цзиньпина в 2013 г. о намерении Китая «устанавливать более тесные экономические связи, углублять сотрудничество и расширять пространство развития в евразийском регионе» [Си Цзиньпин Чжучи Цюаньцю..., 2022] и начале осуществления инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП) [Туйдун Гун Цзянь Сычоу Чжи Лу Цзинцзидай..., 2017], а также о ее составляющей «Морского Шелкового пути XXI века», направленной на развитие морской портовой и береговой инфраструктуры с целью усиления экономического сотрудничества и торговли по морю. Выходу инициативы ОПОП на новый уровень позволило включение стратегии

«Пояса и пути» в Конституцию Китайской Народной Республики (2017 г.), что ознаменовало следующий этап зарубежного портового строительства.

В этой связи эволюцию инвестиционного освоения Китаем зарубежных портов условно можно разделить на пять этапов: 1978–2000 гг., 2001–2008 гг., 2009–2012 гг., 2013–2016 гг. и с 2017 г. по настоящее время, каждый из которых стал откликом на государственные стратегии и политику руководства КНР.

1. Период фрагментарного освоения до 2000 г. Портовые инвестиции на этом этапе имели ярко выраженную политическую окраску и вспомогательный характер и были сосредоточены в Северной Африке, включая только два порта – Нуакшот (Мавритания) и Порт-Судан (Судан). Отличительной особенностью проектов помощи в строительстве и проектировании портового хозяйства большая длительность проектного цикла и существенное влияние на местное экономическое развитие. Порт Нуакшот, также известный как Порт Дружбы, был построен при содействии Китая в 1978 г., общий объем инвестиций составил более 100 млн долл. Также в этот период был зафиксирован первый эпизод инвестиционного поведения китайских предприятий в зарубежных портах: в 1997 г. China Cosco и China Sea Group арендовали порт Лонг-Бич и порт Лос-Анджелес соответственно [Чжан Лэй, 2014]. До 2000 г. инвестиционный процесс в портовые проекты характеризуется как спорадический, и основным способом входа Китая в зарубежные порты были проекты «Помощь Африке» и строительства портов.

2. Период ближней компоновки с 2001 по 2008 гг. Структура инвестиций китайских предприятий в зарубежные порты в этот период претерпела значительные изменения по сравнению с предыдущим этапом. На этом этапе было добавлено семь новых зарубежных портов с динамичным развитием. Годом начала стабильных и плановых инвестиций в зарубежные порты Китая следует считать 2004 г., когда China Cosco Pacific приобрела 25 % акций компании Port of Antwerp-Bruges (Бельгия). Способ входа изменился с лизинга портов на приобретение акций. Также появились новые формы входа Китая в зарубежные порты: аренда портов, приобретения акционерного капитала и строительства зарубежных экономических и торговых зон. Наблюдается постепенный переход от односторонней помощи к двусторонней выгоде.

С точки зрения географического распределения инвестиции и строительство зарубежных портов Китая распространились на Северную Америку, Западную Европу и Юго-Восточную Азию. Предприятия, как правило, разворачивались в районах, прилегающих к существующим портовым инвестиционным проектам и строительству, формируя характеристики местной агломерации, такие как порт Лонг-Бич – порт Лос-Анджелеса, Суэцкий канал – терминал – Порт-Саид, порт Сиануквиль (Камбоджа) – порт Вунгтау (Вьетнам), порт Гвадар – порт Касим (Пакистан) и т.д. – все они демонстрируют тенденцию ближней компоновки. Такой подход связан с тем, что китайские предприятия еще не имели опыта и понимания политической и экономической обстановки в зарубежных странах, а близлежащее расположение способствовало соединению с зарубежными портами.

3. Период диффузной компоновки с 2009 по 2012 гг. В 2009 г., стимулируемый инвестиционным планом в размере 4 трлн юаней, Китай начал крупномасштабное строительство инфраструктуры, и количество инвестированных проектов в зарубежных портах резко возросло. Всего за 4 года было освоено 15 новых зарубежных портов, в том числе порты: Пирей (Греция), Момбаса (Замбия), Тинкан (Нигерия), Лаэ (Папуа – Новая Гвинея), Дуанчхон, Чхонджин, Раджин и Пионер (КНДР), Бата (Экваториальная Гвинея), Эш-Шуайба (Кувейт), Бальбоа (Панама), Даммам (Саудовская Аравия), Чепель (Венгрия), Бремерхафен (Германия) и автономный порт Конакри (Гвинея). Исходя из географического распределения, зарубежные портовые инвестиции Китая расширились в Европу,

на Корейский полуостров, Западную Азию, Персидский залив, Океанию, Папуа – Новую Гвинею и южную часть Центральной Америки.

Пространственное распределение инвестиций в зарубежные порты на данном этапе продемонстрировало тенденцию к диффузии – размещение инвестиций в зарубежные порты с перспективой развития собственного предприятия и строительства глобальной сети терминалов. Это было связано с улучшением международной политической обстановки и развитием дипломатических отношений с Китаем. В регионах Персидского залива и Северной Кореи распределение имело характеристики агломерации и распределения в локальных районах. Происходит дифференциация инвесторов: местные органы власти и предприятия, инвестиционные группы и профессиональные операторы терминалов стали участвовать в инвестициях и строительстве зарубежных портов.

4. Период локальной агломерации с 2013 по 2016 гг. Предложение Инициативы сотрудничества «Пояс и путь» в 2013 г. стало важным в инвестировании и развитии зарубежных портов Китая, а именно реализации китайской стратегии «Морской Шелковый путь XXI века», которая представлена в официальных документах КНР как «среднесрочная стратегия (2013–2049 гг. – *Н.С.*), реализуемая Китаем как региональной державой с глобальным влиянием в процессе становления в качестве мировой державы для больших периферийных регионов. Она направлена на мирный прорыв через «Стратегию восстановления баланса в Азиатско-Тихоокеанском регионе» Соединенных Штатов и создание региональной политической сети безопасности и экономической сети» [*Туйдун Гун Цзянь Сычоу Чжи Лу Цзинцзидай...*, 2017].

Крупномасштабные инвестиции в порты были осуществлены в районах вдоль маршрута «Морского Шелкового пути XXI века» [Сецзэ Бяо, Лю Вэнь, Чжан Хуа, 2017] и демонстрировали взрывной рост: всего за 4 года китайскими инвестициями было охвачено 52 новых зарубежных порта, в т.ч.: Пусан (Южная Корея), Коломбо (Шри-Ланка), Аден (Йемен), Хайфа (Израиль), Кьяукпью (Мьянма), Читтагонг (Бангладеш), Гвадар (Пакистан), Кумпот (Камбоджа), Кланг (Малайзия), Джибути (Джибути), Зебрюгге (Бельгия), Роттердам (Нидерланды), Мельбурн (Австралия), Хьюстон (США) и т.д. С точки зрения географии новые порты в этот период в основном распределялись в Северо-Западной Европе, Средиземном море, восточном и западном побережье Африки, восточном побережье Северной Америки, Восточной, Южной и Юго-Восточной Азии, Австралии, покрывая глобальную зону судоходства и охватывая стратегические морские регионы: проливы – Гибралтарский, Тунисский, Баб-эль-Мандебский, Ормузский, Малаккский, Дуврский, Дарданеллы и Босфор и др.; заливы – Аденский, Персидский, Оманский, Бенгальский, Флоридский и др.

С точки зрения участвующих организаций, в этот период расширилось число и типы компаний-участников инвестиционных процессов в зарубежные порты, китайские портовые группы начали ускорять темпы интернационализации. Многосторонние финансовые институты, такие как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонд Шелкового пути, инвестируют в развитие зарубежных портов. Создание фонда оказало мощную финансовую поддержку китайским предприятиям и способствовало взрывному росту числа зарубежных портов, зарегистрированных в форме приобретения акций. Режим входа в зарубежные порты был, в основном, в форме приобретения акционерного капитала, строительства объектов инфраструктуры, передачи франшизы, аренды портов и аренды земли. Диверсификация форм входа получила определенное развитие. Например, порт Джибути, в дополнение к форме корпоративного владения акциями, также включает в себя строительство гарнизонов и баз безопасности.

5. Период стабильного расширения с 2017 г. Дополнительный импульс процессу реализации зарубежных портовых проектов придало включение стратегии «Пояса и пути» в Конституцию КНР (2017 г.) [Чжунхуа Жэньминь Гунхэго..., 2021]. Инвестиции и строительство зарубежных портов в Китае продолжали поддерживать тенденцию быстрого развития. Только в 2017 и 2018 гг. китайские инвестиции вошли и были расширены в 26 новых и уже освоенных зарубежных портах, в основном включая: Зебрюгге (Бельгия), Хамбантота (Шри-Ланка), Паранагуа (Бразилия), Ванкувер (Канада), Нью-Йорк (США), Гаосюн (Тайвань, провинция Китая), Криби (Камерун), Луанда (Ангола), Марсель (Франция), Гамбург (Германия), Сидней (Австралия) и т.д.

С точки зрения географического распределения, расположение заморских портов Китая расширилось в Европе и Африке, распространилось на север от Мексиканского залива и Флоридского пролива вдоль восточного и западного побережья Северной Америки и в Латинской Америке. Остальные новые зарубежные порты концентрировались в планировке предыдущего этапа.

С точки зрения районов судоходства, новые порты после 2017 г. распределены по 12-ти районам судоходства по всему миру: Северо-Западной Европе, Средиземноморье, Западном и Восточном побережьях Африки, Восточном и Западном побережье Северной Америки, Восточной Азии, Южной Азии (включая Ближний Восток), Юго-Восточной Азии, Австралии и Новой Зеландии, Западном и Восточном побережьях Южной Америки. Намечено освоение «Ледяного Шелкового пути» [«Чжунго Дэ Бэйцзи Чжэньцэ»..., 2018].

С точки зрения субъектов-участников, их состав и типы остаются стабильными, а их диверсификация продолжается: крупные зерновые и нефтяные компании и хуацяо (зарубежные китайские бизнесмены) стали участвовать в инвестициях и строительстве зарубежных портов Китая и портовых групп, включая порт Нинбо Чжоушань, порт Яньтай и др.

ГЕОГРАФИЯ И ИНВЕСТИЦИОННАЯ СТРУКТУРА ЗАРУБЕЖНЫХ ПРОТОВЫХ ПРОЕКТОВ КНР

Географическая структура зарубежных портовых инвестиций КНР характеризуется значительной децентрализацией. Судя по распределению заморских портов Китая в глобальной зоне судоходства, структура инвестиций сконцентрирована в судоходных зонах Северо-Западной Европы, Западной Африки, Южной Азии, Средиземного моря и Юго-Восточной Азии (рис. 1–2).

Официально подтвержден 101 портовый проект на шести континентах, в том числе: 37 в Азии, 11 в Европе, 11 в Южной Америке, 33 в Африке, 5 в Океании и 4 в Северной Америке (рис. 1).

В Азии Китай построил наибольшее количество зарубежных портов – 37, что составляет 36,63 % от общего числа. Среди них наибольшее количество портов в Юго-Восточной Азии – 16, а в Восточной Азии, Западной Азии и Южной Азии – 2, 12 и 7 соответственно. Африка занимает второе место с 33 портами, построенными Китаем, что составляет 32,67 % от общего числа. Среди них 12 в Западной Африке и 11, 5, 1 и 4 в Восточной Африке, Центральной Африке, Южной Африке и Северной Африке соответственно. Количество портов в других регионах составляет: 11 в Европе (включая Россию), 9 в Южной Америке, 6 в Северной Америке и 5 в Тихом океане (рис. 1).

С точки зрения видов проектов осуществлены или находятся в стадии реализации 55 портовых инвестиционных проектов, 14 проектов по приобретению, 21 инвестиционный и строительный проект, 6 проектов по оказанию помощи в строительстве портов и 5 проектов

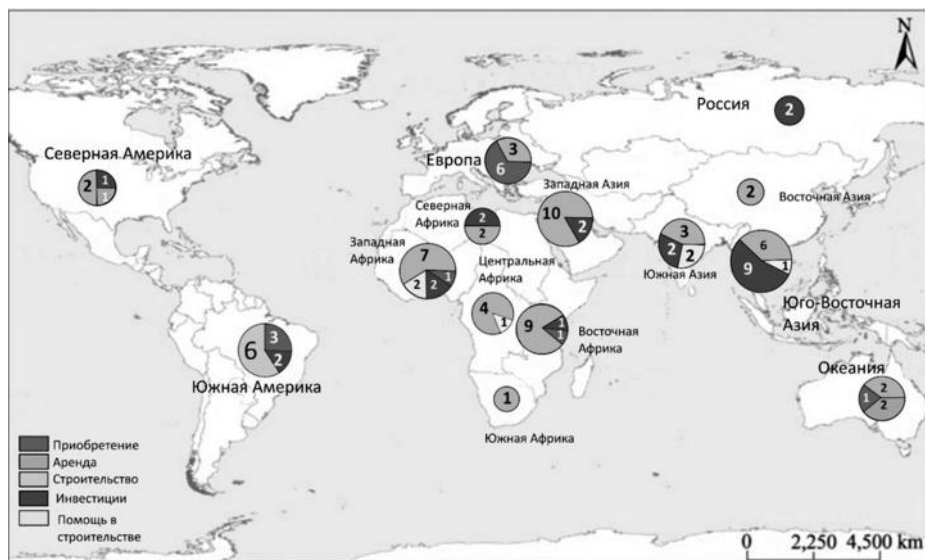


Рис. 1. Структура распределения зарубежных портов Китая по видам инвестиционных проектов (составлено автором по: [Ли Ху Мэй, и др., 2019]).

Fig. 1. Distribution structure of China's foreign ports by types of investment projects (compiled by the author, based on: [Li Hu Mei, et al., 2019])



Рис. 2. Региональное распределение зарубежных портов с китайскими инвестициями (ед.), количество заморских портов, акционерами которых являются китайские предприятия (ед.) и средний пакет акций этих предприятий в различных районах судоходства (%), 2021 г. (составлено автором по: [Чэнь Пэйжань, Ван Чэнцзинь, Лю Вэй Дун, 2019])

Fig. 2. Regional distribution of overseas ports with Chinese investment (units), number of overseas ports owned by Chinese enterprises (units) and average shareholding of these enterprises in different shipping areas (%), 2021

(compiled by the author, based on: [Чэнь Пэйжань, Ван Чэн цзинь, Лю Вэй Дун, 2019])

СТРОИТЕЛЬСТВО ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЪЕКТОВ

ПЕРЕДАЧА ПРАВ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ПОРТА



Рис. 3. Режимы входа китайских инвестиций в зарубежные порты.

Условные обозначения: BLT – инвестиционная модель “build-lease-transfer”

(строительство – аренда – передача); BOT – инвестиционная модель “build-operate-transfer”

(строительство – эксплуатация – передача) (по: [Чэнь Пэйжань, Ван Чэнцзинь, Лю Вэй Дун, 2019]).

Fig. 3. Modes of Chinese investments' entry into foreign ports. Legend: BLT – “build-lease-transfer”;

BOT – “build-operate-transfer” (based on: [Chen Peizhan, Wang Cheng Jin, Liu Wei Dong, 2019])



Рис. 4. Пространственная структура размещения крупных зарубежных портов, финансируемых КНР (составлено автором по: [Чэнь Пэйжань, Ван Чэнцзинь, Лю Вэй Дун, 2019])

Fig. 4. Spatial structure of the location of large foreign ports financed by the PRC

(compiled by the author, based on: [Chen Peizhan, Wang Cheng Jin, Liu Wei Dong, 2019])

по аренде портов (рис. 1). Есть информация о еще одном инвестиционном проекте Китая в порту Сиднея (Австралия) [Чэнь Пэйжань, Ван Чэнцзинь, Лю Вэй Дун, 2019], но подробности об объемах инвестиций и способе входа в портовую структуру не опубликованы и другими источниками пока не подтверждены.

С точки зрения регионального распределения инвестиций (рис. 2) наиболее плотно размещена и достигла беспрецедентного развития инвестиционная структура в Северо-Западной Европейской портовой зоне, которая является важными воротами для Китая в Европу.

Далее следуют Западное побережье Африки и судоходная зона Южной Азии. Западное побережье Африки является первым районом, где Китай начал инвестировать в зарубежные порты, что тесно связано с дипломатическими отношениями Китая с африканскими странами. Характер инвестиций в основном заключается в государственной помощи, особенно в районе Гвинейского залива. Портовая зона Южной Азии, включающая в себя Ближний Восток, – самый важный судоходный район для мировой транспортировки нефти. По этой причине Китай сосредоточил заморские порты в Персидском и Бенгальском заливах. Средиземноморский морской район занимает важное положение на мировом рынке судоходства, объединяющий морские маршруты с тремя континентами Азии, Африки и Европы, в т.ч. на китайском Морском Шелковом пути. Судоходная зона Юго-Восточной Азии, особенно Малаккский пролив, напрямую влияет на морские перевозки стратегических материалов Китая и зависит от отношений Китая со странами Юго-Восточной Азии.

С точки зрения объема капитала китайских компаний (рис. 2) три судоходные зоны, а именно Восточное побережье Южной Америки, Южная Азия и Восточное побережье Северной Америки достигли в среднем более 70 % пакета акций китайских компаний. Среди них на Восточном побережье Северной Америки китайские компании сформировали региональную сеть зарубежных портов, которая обладает высокой степенью контроля. Четыре судоходные зоны – Северо-Западной Европы, Западного побережья Северной Америки, Восточной Азии и Средиземноморья, имеют долю более 50 % китайского акционерного капитала, где наблюдается большее влияние в эксплуатации и управлении зарубежными портами. Среди них две судоходные зоны Северо-Западной Европы и Средиземноморья имеют большое количество зарубежных портов КНР, доля акционерного капитала относительно высока и является основной областью инвестиций Китая в зарубежные порты. Доля владения двумя портовыми регионами Западного побережья Африки и Юго-Восточной Азии составляет более 40 % и еще не достигла уровня существенного влияния. Основной моделью для китайских компаний при входе в порты на западном побережье Африки является строительство инфраструктурных проектов (рис. 1–2), поэтому степень продвижения модели приобретения акций ограничена. Отношения между странами Юго-Восточной Азии и Китаем довольно сложные, поэтому инвестиционный контроль над региональными портами находится на низком уровне.

С точки зрения китайских инвестиционных компаний, входящих в зарубежные порты путем приобретения акций, лидирует COSCO SHIPPING, которая приобрела акции 19-ти зарубежных портов, средний коэффициент корпоративного капитала достиг более 58 %. Количество зарубежных портов, в которые инвестировала China Merchants, достигло 18, но средний пакет акций в зарубежных портах составляет всего 48,6 %. Остальные портовые и судоходные компании, осуществляющие зарубежные инвестиции и участвующие в эксплуатации и управлении зарубежными портами, в среднем имеют по 8 акций со средней долей участия 13,7 %, и их влияние относительно ограничено [Фэй Чуньлэй, 2017].

Способы и механизмы входа в зарубежные порты, в целом, можно условно разделить на три типа: строительство инфраструктурных проектов, передачу прав на эксплуатацию портов и приобретение акционерного капитала порта [Чжан Лэй, 2014].

Сооружение инфраструктурных проектов в основном включает в себя четыре опции: строительство тыловых районов, портовых терминалов, портовых вспомогательных сооружений и военной базы (рис. 3). Среди них строительство тыловых районов, как правило, диверсифицировано, включая зоны зарубежного экономического и торгового сотрудничества, парки логистики и торгового сотрудничества, международные торговые города и др.; возведение портовых терминалов включает расширение портов, постройку многофункциональных морских портов и различных типов терминалов, таких как нефтяные, зерновые и контейнерные терминалы; строительство вспомогательных объектов порта в основном включает возведение электростанций, работающих на угле, атомных электростанций, и проекты дноуглубления водных путей; сооружение военных баз в основном относится к строительству зарубежных баз безопасности, которые в настоящее время появились только в порту Джибути.

Передача прав на эксплуатацию порта включает передачу прав концессии порта, аренду порта, владение и право пользования землей порта, приобретение акционерного капитала порта и другие формы (рис. 3). С непрерывным развитием инвестиций в зарубежные порты модель приобретения акционерного капитала постепенно расширялась и диверсифицировалась. Основные формы приобретения включают: подписание соглашений с администрацией порта о передаче акционерного капитала, приобретение акционерного капитала порта у предприятий, приобретение компаний, владеющих несколькими зарубежными портами и совместное приобретение акционерного капитала порта многонациональным капиталом.

Примерами инвестирования в зарубежные порты служат три модели входа в зарубежные порты, которые имеют характеристики ступенчатой эволюции. Возведение зарубежных портов и терминалов постепенно переходит от модели BT (“build-transfer”, строительство – передача) к модели BOT (“build-operate-transfer”, строительство – эксплуатация – передача) и модели BLT (“build-lease-transfer”, строительство – аренда – передача). Это сформировало путь развития для перехода от строительства инфраструктурных проектов к передаче прав на эксплуатацию портов; предприятия также могут получить права на франшизу порта при определенных условиях путем приобретения акционерного капитала порта, таким образом осуществляя переход от приобретения акционерного капитала к передаче прав на эксплуатацию порта. Кроме того, в модели строительства инфраструктурного проекта существует процесс развития от строительства периферийных вспомогательных объектов и строительства парков во внутренних районах до строительства основного порта и терминала (рис. 3).

Очень выгодна покупка компаний с несколькими портами, которые являются т.н. «оптовыми» приобретениями. Например, в 2013 г. China Merchants Holdings (International) Company Limited (“CMHI”) и CMA CGM заключили сделку купли-продажи 49 % акций Terminal Link [Terminals & Ports Operations, 2022] за 400 млн евро. Завершение было официально оформлено подписанием обеими сторонами Акционерного соглашения. При этом Terminal Link владеет 15-ю контейнерными терминалами в восьми странах на четырех основных континентах, а именно: Container Handling Zeebrugge (Бельгия), Antwerp Gateway (Бельгия), Terminal de France и Terminal Nord в Гавре (Франция), Terminal du Grand Ouest в Монтгауре (Франция), Еврофос в Фосе (Франция), Сомпорт в Касабланке (Марокко), Eurogate Tanger (Марокко), Malta Freeport в Марсашлокке (Мальта), Terra Abidjan (Берег Слоновой Кости), Terminal des Flandres в Дюнкерке (Франция), Houston Terminal Link Texas (США), Контейнерный терминал Южной Флориды в Майами (США), Новый контейнерный

терминал в Пусане (Южная Корея), Контейнерный терминал Haicang Xinhaida в Сямыне (КНР).

С точки зрения механизма развития инвестиций КНР в зарубежные порты, группа китайских ученых [Чэнь Пэйжань, Ван Чэнцзинь, Лю Вэй Дун, 2019] предложила рассматривать поведение инвестиций КНР в зарубежные порты как взаимодействие трех субъектов – предприятия, порта и страны-эмитента, и четырех факторов: среды национального экономического развития, основной стратегии открытия, глобальной схемы судоходства и географической взаимозаменяемости, а также собственным потребностям развития предприятия-инвестора.

В целях дальнейшего расширения своих возможностей по организации перевозок в глобальной системе судоходства и улучшения строительства глобальной портовой сети китайские компании в последние годы стали более склонны инвестировать в порты-концентраторы в глобальном масштабе.

Из 100 крупнейших портов мира китайский капитал участвует в 22-х. Исходя из пространственного расположения, эти порты распределены в восьми зонах судоходства, таких как Восточная Азия, Юго-Восточная Азия, Южная Азия, Австралия и Новая Зеландия, Северо-Западная Европа, Средиземноморье, восточное и западное побережья Северной Америки, образуя базовую структуру заморских портов Китая (рис. 4).

Некоторые важные международные порты-хабы не могут быть освоены китайскими инвестициями, но играют жизненно важную роль в глобальной системе судоходства. В таких случаях действует принцип географического замещения: предприятия могут выбирать порты с географическими условиями, аналогичными портам-хабам, и выступают с инициативой строительства нового альтернативного порта в их окрестностях. Например, порт Сингапура является важным узлом в глобальной системе судоходства и в то же время контролирует Малаккский пролив, имеющий для Китая стратегическое значение, но не может быть освоен китайскими инвестициями из-за конфликта интересов между двумя странами. В качестве альтернативы Китай сотрудничал с Малайзией в строительстве нового порта Кланг, частично заменив роль Сингапурского порта в структуре зарубежных портов Китая.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Благодаря инициативе сотрудничества «Один пояс, один путь» инвестиции Китая в зарубежные порты начали быстро развиваться, а зарубежные порты вдоль маршрута стали важным опорным пунктом китайского «Морского шелкового пути XXI века». В целом, зарубежные порты Китая прошли пять стадий формирования: фрагментарного освоения, ближней компоновки, диффузной компоновки, локальной агломерации и стабильного расширения. Географическая структура зарубежных портовых инвестиций КНР характеризуется значительной децентрализацией; наибольшая концентрация наблюдается в зоне судоходства Северо-Западной Европы и средиземноморской зоне судоходства. Основными предприятиями по приобретению акций зарубежных портов являются COSCO SHIPPING и China Merchants Group, а по реализации инфраструктурных проектов – China Port Engineering.

С 2013 г. значительно возросло количество зарубежных портов, приобретенных в форме акционерного капитала, и доля китайского капитала с углублением и стимулированием инвестиционного процесса руководством КНР.

Модели входа китайских предприятий в зарубежные порты можно условно разделить на четыре типа: строительство инфраструктурных проектов, передача прав на эксплуатацию

портов, приобретение акционерного капитала порта и управление терминалами. Факторы, влияющие на структуру инвестиций в зарубежные порты, финансируемые Китаем, включают условия национального экономического развития, основные стратегии открытия, глобальную систему судоходства и географическое замещение, а также потребности развития самих предприятий.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

Гайгэ Кайфан. Цзинцзи Чжэнцэ [Реформы и открытость. Экономическая политика (改革开放. 经济政策). (Gaige Kaifan. Jingji Zhengze (Reforms and Openness. The Economic Policy) (in Chinese)]. <https://baike.baidu.com/item/改革开放/886098> (accessed: 11.12.2022).

Гэн Хао Ди Шиши “Цзоучуэй” Чжаньлюэ [Внедрять стратегию «Выхода на глобальный уровень» еще лучше (更好地实施“走出去”战略). Geng Hao Di Shishi “Zouchucui” Zhangliue (Better Implementation of the “Going Global” Strategy) (in Chinese)]. http://www.gov.cn/node_11140/2006-03/15/content_227686.htm 15.03.2006 (accessed: 15.12.2022).

Комиссина И.Н. Морской Шёлковый путь XXI в. – глобальный геополитический проект Китая. *Проблемы национальной стратегии*. 2017. № 1 (40). С. 60–81 [Komissina I.N. The 21st Century Maritime Silk Road as a Global Geopolitical Project of China. *National Strategy Issues*. 2017. No. 1 (40). Pp. 60–81 (in Russian)].

Ларин В.Л., Волынчук А.Б. Морское пространство Северной Пацифики как сфера российско-китайского взаимодействия в XXI веке. *Труды ИИАЭ ДВО РАН*. 2018. Т. 18. С. 10–35 [Larin V.L., Volynchuk A.B. Marine Space of Northern Pacific as a Sphere of Russian-Chinese Interactions in the 21st Century. *Proceedings of the Institute of History, Archaeology and Ethnology FEB RAS*. 2018. T. 18. Pp. 10–35 (in Russian)].

Ларин В.Л., Песцов С.К. Становление Китая как великой морской державы. *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. 2020. Т. 13. № 3. С. 27–46 [Larin V.L., Pestsov S.K. The Emergence of China as a “Great Maritime Power”. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, law*. 2020. T. 13. No. 3. Pp. 27–46 (in Russian)].

Ли Ху Мэй (李枯梅), У Мин Цюань (邬明权), Ню Чжэн (牛 铮), Цзя Чжань Хай (贾战海). *Чжун Го Цзай Хай Вай Цзянь Шэ Ди Ган Коу Сян Му Шу Цзюй Фэнь Си* [Анализ данных зарубежных портовых проектов Китая (中国在海外建设的港口项目数据分析第)]. 3 Ди. Цзюань Ди 3. Ци Цюань Цю Бянь Хуа Шу Цзюй Сюэ Бао. 2019 Нян 9 Юэ. Т. 3, ч. 3. *Ци Цюань Цю Бянь Хуа Шу Цзюй Сюэ Бао*. Сентябрь 2019. (3 卷 第 3 期. 全球变化数据学报. 2019 年 9 月). Li Humei, Wu Mingquan, Niu Zheng, Jia Zhanhai. *Zhong Guo Zai Hai Wai Jian She Di Gang Kou Xiang Mu Shu Ju Fen Xi*. 3 Di. *Quan Di 3. Qi Quan Qiu Bian Hua Shu Jui Xue Bao*. 2019 Nian 9 Yue (Data Analysis of China's Overseas Port Projects. Vol. 3. No. 3. Qi Quan Qiu Bian Hua Shu Ju Xue Bao. Sep. 2019) (in Chinese)] (accessed: 11.12.2022).

Сецэз Бяо (谢泽彪), Лю Вэнь (刘文), Чжан Хуа (张华). *Тань “Идай Илу” Чжаньлюэ Юй Хайвай Ганкоу Тоуцзы Вэньти Дэ Сыкао* [О стратегии «Один пояс, один путь» и размышлениях об инвестициях в зарубежные порты. (谈“一带一路”战略与海外港口投资问题的思考). [J]. Чжунцзян Шуйюнь, 2017. № 15. С. 82–83. (珠江水运. 2017. 15. 82–83). Xieze Biao, Liu Wen, Zhang Hua. Tan “Idai Ilu” Zhanlue Yu Haiwei Gangkou Touzi Wenti De Sikao (On the “Belt and Road” strategy. Thinking about investment in overseas ports. *Zhujiang Shuiyun*. 2017. Vol. 15. Pp. 82–83 (in Chinese)].

Си Цзиньпин Чжучи Цюаньцю Фачжань Гаоцэн Дуйхуа Хуэй Бин Фабяо Чжуньяо Цзянхуа [Си Цзиньпин председательствовал на диалоге высокого уровня по глобальному развитию и выступил с важной речью (习近平主持全球发展高层对话会并发表重要讲话). Xi Jinping Zhuchi Quanqiu Fazhan Gaoceng Duihua Hui Bing Fabiao Zhongyao Jianghua (Xi Jinping chaired a high-level dialogue on global development and delivered an important speech). (in Chinese)]. 25.06.2022. https://www.mfa.gov.cn/zyxw/202206/t20220625_10709860.shtml (accessed: 11.12.2022).

Туйдун Гун Цзянь Сычоу Чжи Лу Цзинцзидай Хэ 21 Шицзи Хай Шан Сычоу Чжи Лу Дэ Юаньцзин Юй Синдун (Цюань Вэнь). [Видение и действия по содействию совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути 21 века] (полный текст) (推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动). (全文). Tuidong Gong Jian Sichou Zhi Lu Jingjidai He 21 Shiji Hai Shang Sichou Zhi Lu De Yuanjing Yu Xingdong (Quan Wen). (Promoting the joint construction of the Silk Road Economic Belt and the Vision and Actions of the 21st Century Maritime Silk Road). (Full text)). (in Chinese)]. 07.04.2017. <http://2017.beltandroadforum.org/n100/2017/0407/c27-22.html> (accessed: 05.12.2022).

Фачжань Гайгэ Вэйтун Бао 4 Вань Юань Тоуцзы Чжундянь Тоусян Хэ Цзыцзинь Цэ Суань [Национальная комиссия по развитию и реформам уведомила о ключевом направлении инвестиций и расчете капитала в размере 4 трлн юаней инвестиций (发展改革委通报4万亿元投资重点投向和资金测算). Fazhan Gaige Weitong Bao 4 Wanyi Yuan Touzi Zhongdian Touxiang He Zijin Ce (The Development and Reform Commission notified the key investment directions and fund calculations of the 4 trillion yuan investment) (in Chinese)]. 06.03.2009. http://www.gov.cn/gzdt/2009-03/06/content_1252229.htm (accessed: 11.12.2022).

Фэй Чуньлэй (费春蕾). Бутун Тоуцзы Моши Ся Дэ Чжунго Цие Тоуцзы Хайвай Ганкоу Юньин Сяолу Пинцзя Яньцзю. 2017 [Исследование по оценке эффективности деятельности китайских предприятий, инвестирующих в зарубежные порты в рамках различных инвестиционных моделей (不同投资模式下的中国企业投资海外港口运营效率评价研究). Fei Chunlei. Butong Touzi Moshi Xia De Zhongguo Qie Touzi Haiwei Gangkou Yunying Xiaolu Pingjia Yanjiu. 2017 (Research on the Evaluation of Operational Efficiency of Chinese Enterprises Investing in Overseas Ports under Different Investment Modes. 2017) (in Chinese)]. <https://wap.cnki.net/touch/web/Dissertation/Article/10151-1018043145.nh.html> (accessed: 11.12.2022).

Цюань Го Хайян Цзинцзи Фачжань Гуйхуа Ганъяо. 2013. № 13. [План национального морского экономического развития. 2013. №13 (全国海洋经济发展规划纲要). Quan Guo Haiyan Jingji Fazhan Guihua Gangyao (Outline of the national maritime economic development plan) (in Chinese)]. http://www.gov.cn/gongbao/content/2003/content_62156.htm (accessed: 10.12.2022).

Чжан Лэй (张磊). Гонэй Ган Хан Цие Хайвай Тоуцзы Ганкоу Цинкуан Фэньси [Анализ зарубежных инвестиций отечественных портовых и судоходных предприятий в порты. (国内港航企业海外投资港口情况分析). Ганкоу Цзинцзи [J] (港口经济). 2014. 3. 49–52]. Zhang Lei. Gonei Gan Han Qiye Haiwei Touzi Gangkou Qingkuang Fenxi. (Analysis of overseas investment in ports by domestic port and shipping companies) *Gangkou Jinji* (2014. Vol. 3. Pp. 49–52 (in Chinese)].

«Чжунго Дэ Бэйцзи Чжэньцэ» Байпишу (Цюань Вэнь) [Белая книга «Арктическая политика Китая» (Полный текст) (《中国的北极政策》白皮书(全文)). “Zhong De Beiji Zhengtse” Baipisu (Quan Wen). (“China’s Arctic Policy” White Paper (full text) (in Chinese)]. 26.01.2018. <http://www.scio.gov.cn/zfbps/ndhf/37884/Document/1618193/1618193.htm> (accessed: 11.12.2022).

Чжунго Хайян 21 Шицзи Ичэн [Повестка дня Китая по морям и океанам на XXI век (中国海洋21世纪议程). Zhongguo Haiyan 21 Shiji Yichen (China Ocean Agenda in the 21st Century) (in Chinese)]. 31.10.2009. http://www.npc.gov.cn/zgrdw/huiyi/lfzt/hdbhf/2009-10/31/content_1525058.htm (accessed: 11.12.2022).

Чжунго Хайян Ши Дэ Фачжань [Развитие морской индустрии Китая (中国海洋事业的发展). Zhongguo Haiyang Xie De Fazhan (The Development of China’s Marine Industry) (in Chinese)]. https://policy.thinkbluedata.com/sites/default/files/中国海洋事业的发展白皮书_1998.pdf 10.09.2000 (accessed: 10.12.2022).

Чжунхуа Жэньминь Гунхэзо Чжунвай Хэцзы Цзиньин Цие Фа [Закон Китайской Народной Республики о совместных предприятиях китайско-иностранный капитал (中华人民共和国中外合资经营企业法). Zhonghua Renmin Gongheguo Zhongway Hezi Jingying Qie Fa (Law of the People’s Republic of China on Sino-Foreign Equity Joint Ventures) (in Chinese)]. 06.09.2016. http://www.npc.gov.cn/zgrdw/npc/xinwen/2016-09/06/content_1997113.htm (accessed: 11.12.2022).

Чэнь Пэйжань (陈沛然), Ван Чэнцзинь (王成金), Лю Вэй Дун (刘卫东). *Чжунго Хайвай Ганкоу Тоуцзы Гэцзюй Дэ Кунцзянь Яньхуа Цзи Ци Цзили*. 2019 [Чен Пэйран, Ван Чэнцзинь, Лю Вэйдун. Пространственная эволюция и механизм инвестиционной модели зарубежных портов Китая (中国海外港口投资格局的空间演化及其机理). Chen Peiran, Wang Chengjin, Liu Weidong. Zhongguo Haiwei Gangkou Touzi Geju De Kongjian Yanhua Ji Qi Jili. 2019. (Spatial Evolution and the Mechanism of the Investment Model of China's Foreign Ports) (in Chinese)]. <http://www.progressing geography.com/article/2019/1007-6301/1007-6301-38-7-973.shtml> (accessed: 11.12.2022).

Юй Сюэцзяолэй (于晓娇磊). «Цзоу Чуцзюй» Чжаньлюэ Гайшу. 2011 [Обзор стратегии «Выхода на глобальный уровень» (“走出去”战略概述). Yu Xiaojiao Lei. “Zou Chuqu” Zhanlue Gaishu (Overview of “Going Global” Strategy) (in Chinese)]. <http://qwgzyj.gqb.gov.cn/yjyt/159/1743.shtml> (accessed: 07.12.2022).

China Ocean Agenda 21. Beijing: China Ocean Press, 1996.

Ghiasi R., Fei Su, Saalman L. *The 21st century Maritime Silk Road*. Security implications and ways forward for the European Union. Stockholm: SIPRI, 2018.

Griffiths R.T. *The Maritime Silk Road. China's Belt and Road at Sea*. Leiden: International Institute for Asian Studies, 2020).

Terminals & Ports Operations. *The CMA CGM Group*. <https://www.cmacgm-group.com/en/group-and-vision/our-activities/terminals> (accessed: 11.12.2022).

United Nations. “Идай Илу” Чаньи Чжичи Ляньхэго “2030 Нянь Кэ Чисюй Фачжань Ичэн” Дэ Цзиньчжань Баогао. 2022. [Отчет о ходе реализации инициативы «Один пояс, один путь» в поддержку Повестки дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года (“一带一路”倡议支持联合国《2030年可持续发展议程》的进展报告). “Idai Ilu” by Changyi Zhichi Lianheguo “2030 Nian Ke Chixu Fazhan Yicheng” by De Jinzhan Baogao (Progress report of the Belt and Road Initiative in support of the United Nations 2030 Agenda for Sustainable Development) (in Chinese)]. https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/progress_report_bri-sdgs_chinese-final.pdf (accessed: 12.12.2022).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

СЕМЕНОВА Нелли Кимовна – кандидат политических наук, старший научный сотрудник Института востоковедения РАН, Москва, Россия

Nelli K. SEMENOVA, PhD (Political Sciences), Senior Research Fellow, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia