

УДК 627.21(510):94

ИСТОРИЯ ФОРМИРОВАНИЯ СВОБОДНЫХ ПОРТОВ В КИТАЕ**Ходова С.С., Вершинина В.А.***ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса»,
Владивосток, e-mail: vip_violetta@mail.ru*

Проведено исследование истории развития и формирования портов КНР. Особенно важно подчеркнуть регулируемую роль руководства страны в процессе практического создания свободных портов в Китае (была создана специальная канцелярия по делам свободных портов при Госсовете КНР). Формирование работы свободных портов в Китае прошло целый ряд изменений за свою историю создания. Экономика, политика и социальные аспекты учитывались при развитии и создании нового инвестиционного поля.

Ключевые слова: свободный порт, экономика, валюта, инвестиции**THE HISTORY OF THE FREE PORTS IN CHINA****Khodova S.S., Vershinina V.A.***Vladivostok State University Economics and Service, Vladivostok, e-mail: vip_violetta@mail.ru*

We have done the analysis of the history of development and formation of the ports of China. It is particularly important to emphasize the regulatory role of the country's leadership in the practical establishment of free ports in China (established a special Office for the free ports of the State Council). Formation of the working of free ports in China have passed a series of changes in its history, creation. Economic, political and social aspects were taken into account in the development and creation of a new investment field.

Keywords: free port, economy, currency, investments

Свободный порт или «Порто-франко» (или его определенная часть, порто-франковская зона), пользующийся правом беспошлинного ввоза и вывоза товаров. Порто-франко не входит в состав таможенной территории государства. Обычно зона свободной торговли создается для увеличения товарооборота и увеличения грузопотока, а также, повышение конкурентоспособности регион и государства в целом.

Привлечение иностранного капитала стало в период реформ одной из основных форм осуществления открытой внешнеэкономической политики Китая. Приоритетное значение в 1990-х годах приобрели прямые предпринимательские инвестиции, опередившие по освоенным средствам объемы внешнего заимствования [1].

В условиях возрастающей потребности в валюте для оплаты импорта необходимых техники и технологии, сырья и материалов они рассматриваются в качестве эффективного способа разрешения противоречия между импортными потребностями и экспортными возможностями. Велика их роль во внедрении новых методов и идей в экономическую теорию и современных приемов и форм хозяйствования в практику.

В конце 1970-х – начале 1980-х годов сложились благоприятные внутренние и внешние условия для привлечения иностранного капитала в КНР. Страной был взят курс на ускоренную модернизацию народного хозяйства, потребовавший значительных финансовых и материально-тех-

нических ресурсов, с другой стороны, на международном рынке имелись избыточные свободные капиталы [2].

Введение налоговых и таможенных льгот для СП, облегчение процесса их создания, учреждение районов льготного инвестирования в приморской полосе дали толчок развитию совместного предпринимательства, представленному на первоначальном этапе главным образом кооперационными предприятиями, действовавшими в трудоемких областях обрабатывающей промышленности, в сфере услуг, туризма, в коммунальном и гостиничном хозяйстве и т.п.

Предприятия концентрировались в приморских провинциях Гуандун и Фуцзянь, большинство иностранных вкладчиков являлись зарубежными китайцами из Гонконга, Макао, Тайваня. При этом низкая экономическая эффективность хозяйствования (малый экспорт, дефицит валютных доходов, узкая непроизводственная отраслевая структура, краткосрочный характер сотрудничества, привязанность к зарубежным поставкам и т.д.) требовала от китайского руководства принятия действенных шагов [3].

Цель исследования: рассмотреть историю развития свободных портов в Китае.

В процессе написания научной статьи был проведен анализ нормативно-правовой базы КНР, а также методических разработок, научной литературы.

В середине 1980-х годов они были сделаны. Усилилась роль государства в регулировании иностранных инвестиций, были

предприняты шаги по их выборочному ограничению и поощрению в отношении отраслевой, технологической и территориальной структуры. Шел постепенный процесс адаптации национального законодательства к общепринятой мировой практике. В результате, начиная со второй половины 1980-х годов в КНР наметился переход от количественного наращивания внешних ресурсов вследствие либерализации инвестиционного климата к многосторонней системе поощрения иностранных капиталовложений с учетом их качественных характеристик [4].

Более двух третей СП, созданных в этот период, пришлось на сферу производства (автомобилестроение, нефтепереработка, угледобыча, производство бытовой техники), совместные (паевые) предприятия стали преобладающей формой совместного предпринимательства, усилилась их экспортная направленность, активнее пошел в страну тайваньский капитал. Тяньаньмэнские события лета 1989 г. и последующие за ними санкции западных стран снизили число создаваемых совместных и кооперационных предприятий, одновременно резко возросло количество иностранных предприятий, что поощрялось правительством в условиях нехватки валютных средств [5].

В конце 70-х годов в результате начатой экономической системы в Китае отказались от волюнтаризма в управлении национальной экономикой, административные методы управления были резко сокращены и заменены экономическими. Было заявлено о создании впервые в мире свободных экономических зон в стране с социалистической ориентацией. Было признано, что руководство могло использовать опыт создания свободных портов как экспериментальную базу в реорганизации национальной экономики в ходе проведения реформы экономической системы в Китае [6].

Если эксперименты, которые практически реализовались в свободных портов, закончатся положительно, то их в случае необходимости можно будет распространить на другие регионы страны. А если будет отрицательный результат, то он ограничится только пределами зон и не получит дальнейшего распространения, и поэтому существенно не повлияет на экономическую ситуацию в КНР [7].

Согласно теоретическим разработкам китайских ученых, свободных портов создавались в малоосвоенном приморском поясе страны; процесс их формирования предусматривал три этапа общей продолжительностью 20–25 лет. Мотивация создания свободных портов в приморских

районах Китая базировалась на следующих основных принципах:

В каждой зоне должен находиться и может быть создан крупный порт, обеспечивающий самостоятельный выход свободных портов на внешние рынки.

Зона должна быть максимально удобно расположена по отношению к крупнейшим финансово-экономическим мировым центрам данного региона, т.е. городам Японии, а также Сингапуру и Гонконгу [8].

Зона должна располагаться на относительно свободных территориях с невысокой плотностью населения (для осуществления новых объектов промышленного строительства и размещения большого числа новых работающих) и в наиболее развитых районах имеющих достаточную сырьевую и энергетическую базу и трудовые ресурсы.

Основные этапы, которые должны были пройти свободных портов в своем развитии следующие:

1-й этап (до 10 лет). В течение его осуществления формируется первичная инфраструктура, начинается привлечение иностранного капитала (особенно через механизм создания совместных предприятий), создается правовая основа для сотрудничества с зарубежными компаниями [9].

2-й этап (до 8 лет). свободных портов, преимущественно опирающиеся на иностранные инвестиции, переходят к сбыту своей продукции на внешнем рынке. В структуре экономики зон происходит трансформация: доля местной торговли, мелкого сельскохозяйственного и промышленного производства сужается, а доля крупной промышленности в сочетании с внешней торговлей растет. При этом 50–60% инвестиций предполагается иметь за счет иностранного капитала и на экспорт направлять не менее 70% производственной продукции.

3-й этап. Осуществить переход от трудоемких производств к техническим производствам, базирующимся на передовой технологии. По оценкам западных и китайских экономистов, зона Шеньчжень к 90-му году в основном решила задачи первого этапа формирования [3].

Формирование механизма свободных экономических зон в Китае осуществлялось для реализации следующих основных целей [10].

Привлечение иностранного капитала. Китай, как и многие развивающиеся страны, для развития своей экономики испытывает нехватку капитала. Предоставляя льготы для иностранных инвесторов, можно компенсировать эту нехватку капитала. Заимствование передовых технологий и мирового опыта менеджмента.

Создание эффективных рабочих мест, что обеспечивает занятость населения, что приводит к стабилизации социальной обстановки в стране. Увеличение валютных поступлений через увеличение доли экспорта.

Особенно важно подчеркнуть регулирующую роль руководства страны в процессе практического создания свободных портов в Китае (была создана специальная канцелярия по делам свободных портов при Госсовете КНР). В то же время согласно «Положению о специальных экономических зонах провинции Гуандун», принято в августе 1980 г. XV сессией Всекитайского совета народных представителей (ВСНП) пятого созыва, местным органам власти было предоставлено право осуществлять регулирование хозяйственной деятельности иностранных предприятий в своих зонах [11].

Большая работа была проделана по «строительству правового фундамента» свободных портов. Ряд аспектов деятельности свободных зон было решено регулировать на основе обще китайских законов, принятых ВСНП соответственно в июле 1979 г. и апреле 1986 г., – о совместных предприятиях и об иностранных предприятиях на территории КНР [6].

Местным законодательным органам, лучше знающим специфику своего региона, предоставлялось право рассматривать и утверждать: положение о труде и заработной плате, порядок регистрации предприятий, использования земельных участков и их оплаты, заключения контрактов; правила выезда и въезда [3].

Август 1980 года принято считать официальной датой рождения свободных зон в Китае. При этом заслуживает более пристального рассмотрения исторический ракурс формирования свободных портов в Китае, который можно рассмотреть поэтапно.

До августа 1980 года не были обозначены конкретные территории для создания ПОРТОВ и особенности их функционирования, поэтому 1-й этап характеризуется неопределенностью.

В то же время в провинции Фунзянь создавались свободные порты «Сямынь» в городе Сямынь (Амой) в районе обрабатывающей промышленности Лунху.

В последствии территория ряда зон была увеличена.

Кроме того, в апреле 1988 года было решено сделать «открытыми» 14 приморских городов, составивших так называемые зоны технико-экономического развития (ЗТЭР). В этот список вошли практически все крупные города Китая, а именно: Далянь (Дальний), Циньхуандао, Тяньцзынь, Янтай (Чифу), Циньдао и др [3].

Число совместных предприятий исчисляется здесь тысячами, а объем привлекаемых капиталов достигает нескольких десятков миллионов долларов США.

В апреле 1988 года официально было объявлено о преобразовании острова Хайнань в провинцию и о создании на этой территории самой крупной в стране, где должна проводиться еще «более открытая» политика, чем в уже созданных свободных портов на территории Китая, по отношению к иностранному бизнесу [12].

Проследивая исторические этапы создания портов в Китае, можно отметить постоянную тенденцию предоставления все большей территории страны под всевозрастающую «открытость» для иностранного капитала. Первые созданные в Китае свободные зоны впоследствии превратились в особые экономические районы (ОЭР), которых в Юго-Восточной части Китая насчитывалось уже пять: Шеньчжень площадью 327,5 кв. км. В провинции Гуандун; Чжухай – 52,6 кв. км. В провинции Гуандун; Шаньютоу – 121 кв. км. в провинции Фуцзянь; остров Хайнань 3400 кв. км. в провинции Хайнань [18].

Параллельно с вышеназванными зонами (с 1985 года) стали создаваться и другие свободные зоны в дельтах рек Янцзы и Чжуцзян [3].

С 1990 года были открыты для освоения иностранным капиталом новые территории Китая – район Пудун, город Шанхай и ряд городов, расположенных вдоль реки Янцзы, что привело к формированию целой территории для создания головной зоны. Этот процесс способствовал превращению Шанхая в один из центров мирового бизнеса, финансов и торговли, так как иностранным инвесторам разрешалось создавать в районе финансовые компании, супермаркеты, открывать фондовые биржи и выпускать акции. Кроме того, с 1990 года в Китае стали создаваться беспошлинные зоны, которые представляют собой изолированную территорию, где действует особая (льготная) таможенная политика и применяются особые правила таможенного управления и надзора. Было создано 13 беспошлинных зон [12].

Начиная с 1992 года, 13 приграничных городов Китая получили статус «открытых» для внешнего мира, это означает, что они имеют право создавать на своей территории зоны приграничного экономического сотрудничества, где применяется та же льготная политика, которая была разработана для приморских зон (зоны технико-экономического развития) [9].

Географическое положение приграничных городов способствует развитию сотрудни-

ничества с соседними странами, включая Россию, которая имеет наиболее протяженную границу с Китаем. В настоящее время правительство Китая оказывает поддержку приграничной торговле, и в приграничных городах Китая интенсивно развивается необходимая инфраструктура, что способствует росту приграничной торговли [10].

В Китае используются практически любые формы привлечения иностранного капитала: создание совместных предприятий, имеющих 100%-ный иностранный капитал; кооперация; обработка давальческого сырья; торговля; сборка готовой продукции из полуфабрикатов; предоставление займов, приобретение облигаций и акций, включая акции государственных предприятий (но не во всех зонах). Например, в свободном порту «Сямынь» (1987 год) иностранцам разрешено приобретать китайские предприятия через покупку акций этих предприятий, причем минимальная доля иностранного инвестора должна быть 25% а максимальная не ограничивается.

Оформление инвестиций обычно осуществляется через администрацию порта или созданные в этих администрациях отраслевые компании. Зарубежный инвестор должен подать заявление о намерениях, в котором указывает цель инвестирования, размер инвестиций, требования к «инфраструктурному» обеспечению объекта инвестирования и т.п. Администрация порта имеет право самостоятельно принимать решения по иностранным инвесторам за исключением особо крупных объектов. В случае положительного решения с инвестором заключается контракт, согласно которому он получает соответствующий сертификат и лицензию [3].

Система льгот для инвесторов в китайских портах достаточно эффективна.

Подходный налог с предпринимателей составляет 15%, тогда как внутри республики он равен 55%.

Если срок контракта более 10 лет, то предприниматели освобождаются от налога в течение первых двух лет с начала получения прибыли, а на третий год имеют 50%-ную скидку.

По окончании трехлетнего периода предпринимателям предоставляется 10%-ная скидка с подоходного налога, если более 70% продукции идет на экспорт (или 50%-ная скидка в течение трех лет если используются передовая технология).

Совместные предприятия, производящие высокотехнологическую и импортозамещающую продукцию в порту, имеют налоговую ставку до 10% и до 15% – в остальных регионах страны [7].

От уплаты импортной пошлины освобождается ввозимое из-за рубежа для предприятий свободного порта: оборудование, как производственное, так и офисное, транспорт для иностранных сотрудников, электроприборы, потребительские товары, предназначенные для личного пользования иностранных сотрудников. Для них обычно создаются также специальные магазины импортных (беспошлинных) потребительских товаров. От уплаты единого торгово-промышленного налога на экспорт освобождается экспортная продукция (кроме нефти, бензина и ряда видов продукции, утверждаемой государством), реализуемая внутри порта Китая [11].

Убытки предприятий с иностранным капиталом разрешается покрывать за счет прибыли следующих лет (но не свыше пяти лет с начала их эксплуатации). Устанавливаются на более льготных условиях и плата за землю. В порту производится фиксированная арендная плата за пользование производственными площадями для предприятий с иностранным капиталом: 15–20 долларов за один квадратный метр в год. Все налоговые и другие финансовые поступления остаются в распоряжении администраций порта [13].

Регулирование оплаты труда осуществляется администрацией порта, причем размер оплаты труда наемных работников в зоне должен быть выше чем на остальной территории Китая, за исключением Гонконга. В среднем китайский работник обходится зарубежному инвестору 50–75 долларов в месяц, включая отчисления в фонды социального и трудового страхования, а также в фонд управления трудовых ресурсов порта. Китайский рабочий может получить заработную плату как в Китайской валюте, так и частично в инвалютных сертификатах.

Организация сбыта продукции на внутреннем рынке осуществляется китайской стороной. В основе данного регулирования лежит соблюдение ряда условий, присущих для конкретного свободного порта. Условия, при которых допускается реализация продукции на внутреннем рынке, следующие: высокотехнологичная продукция, продукция в которой Китай испытывает острую нехватку, по которой зависит от импорта, при производстве которой используется в основном китайское сырье или полуфабрикаты и которая по качеству выше аналога, производимого в Китае.

Режим въезда и выезда для иностранных инвесторов упрощен. В большинстве случаев оформляется годовая многократная виза, инвесторам, прибывшим по запросам админи-

страции виза может быть выдана пограничными властями сразу при въезде в зону [15].

Защита иностранных инвестиций обеспечивается законодательством Китая и администрацией. Кроме того, Китайская страховая компания принимает на себя страхование иностранных инвестиций на случай «политических рисков» [16].

Процесс создания свободных портов в Китае привел к существованию 13 беспоршленных зон, 32 зон технического развития и 52 зон новых и высоких технологий и этот процесс продолжается. Свободных портов Китая являются инструментом форсирования развития экономики данной страны, и, безусловно, положительно влияют на экономический рост Китая.

Порты были созданы на основе модели зон экспортной переработки, имели сходные с ними анклавные черты, принципы включения в международное разделение труда, методы формирования инвестиционного климата и создания экспортных производств. При этом практика их становления, постановка целей формирования многоотраслевых народнохозяйственных комплексов, предусматривающих развитие промышленности (как импортозамещающих производств, так и экспортно ориентированных предприятий).

К концу 2009 г. необходимость активизации партнерства РФ с Великим Соседом приобрела особую актуальность. При этом многие российские руководители высокого ранга отметили необходимость использования положительного опыта КНР в создании свободных экономических зон, а также интенсивного развития транспортной инфраструктуры, который наиболее показательно проявляется в формировании Поднебесной системы портовых свободных портов [13].

Отметим, что привлечение в проекты китайских портовых зарубежного капитала стало возможным в результате проведения Пекином «политики открытости», направленной на привлечение иностранных инвестиций в китайскую экономику в виде займов и прямых вложений в организацию СП с зарубежными партнерами в рамках совместных проектов [17].

Начало «китайской эпохи» связывается с 1984 г., когда было принято решение об открытии 14 городов-портов на побережье Желтого, Восточно-Китайского и Южно-Китайского морей. Фактически – это территории с 20-ти млн. населением включают в себя весь приморский пояс страны [18].

Заключение

В настоящее время «открытые» порты получили значительные льготы в про-

ведении экономической политики Китая. Через активно взаимодействующие с ними местные представительства департаментов они получают временные или постоянные полномочия по корректировке объемов льгот и налогов. Полученные преференции по каждой конкретной закрепляются в специальных постановлениях, действующих определенное время.

В результате рассмотрения истории формирования и функционирования свободных экономических зон в Китае, можно сделать некоторые выводы:

1. Функционирование показывает, что эта форма хозяйствования обеспечивает возможность рационального использования материальных и трудовых ресурсов, а также научных кадров, становятся мощным фактором улучшения развития всего национального хозяйства Китая и его активного включения в международное разделение труда. стали основным каналом привлечения из-за рубежа финансовых средств, современных технологий и передового управленческого опыта.

2. Позитивные факторы функционирования в Китае, обеспечили стране резкий рывок в развитии национальной экономики с выходом на передовые позиции по ряду важнейших видов промышленной продукции (например, легкая промышленность (в т.ч. текстильная, пищевая) и электронная; угольная, стройматериалы, машиностроение, черная металлургия, химическая, промышленность; сельское хозяйство; туризм, сфера обслуживания).

3. Одновременно создание и функционирование в Китае воспроизвели и некоторые негативные факторы в системе национального хозяйства, а именно неразвитость структуры экономики, несоответствие поставленным задачам существующей внешней торговой системы, уровня управления предприятиями, квалификации работников, неполнота законодательства. Однако баланс позитивных и негативных факторов складывается к началу XXI в. с существенным перевесом в большую пользу позитивных факторов.

В результате проведенного анализа проблем, касающегося полезности китайского опыта для дальнейшего использования его в ходе создания СЭЗ в России, и в перспективе развития и открытия свободных портов, можно сделать следующие выводы:

1. Современное состояние СЭЗ в России свидетельствует о том, что в стране более или менее успешно функционируют всего лишь три СЭЗ из пятнадцати.

2. Полезность китайского опыта определена более продуманной и целенаправ-

ленной кредитно-финансовой и налогов политикой по сравнению с аналогичной политикой России, не способствующей эффективному функционированию СЭЗ в стране и широкому привлечению иностранных инвестиций в российскую ослабленную экономику.

3. Для дальнейшего повышения эффективности функционирования свободных экономических зон в России с учетом успешного опыта китайских СЭЗ включают следующие мероприятия, которые в первую очередь нужно осуществить в развитии СЭЗ России, а именно: нормализация макрорегулирования; улучшение инвестиционной обстановки; полная системность строительства СЭЗ.

Список литературы

1. Второй Хабаровский съезд 1886 года / сост. И.В. Надаров. – Владивосток: Тип. Штаба портов Восточного океана, 1886. – 79 с.
2. Высочайше учрежденная комиссия для обсуждения вопросов о дальнейшем направлении на Дальнем Востоке нашей торговой и таможенной политики. – СПб., 1903. – № 1–5.
3. Нарочницкий А.Л. Колониальная политика капиталистических держав на Дальнем Востоке. 1860–1895. – М.: Изд-во АН СССР, 1956. – 899 с.
4. Милонов В.С. Открытие Китая внешнему миру: временной и пространственный аспекты (этапы, особенности): науч.-аналит. обзор. – М, 2013.
5. Труды IV Хабаровского съезда, созванного Приамурским генерал-губернатором Д.И. Суботичем / под ред. гл. секретаря съезда Н.В. Слюнина. – Хабаровск: Б.и., 1903. – 212 с.
6. Второй Хабаровский съезд 1886 года / сост. И.В. Надаров. – Владивосток: Тип. Штаба портов Восточного океана, 1886. – 79 с.
7. Даттан А.В. Исторический очерк развития приамурской торговли. – М.: Б.и., 1897. – 192 с.
8. Троицкая Н.А. Порто-франко на Дальнем Востоке // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 1998. – № 2. – С. 154–160.
9. Великомыслов Ю.Я. Иностранные инвестиции. Международно-правовое и внутригосударственное регулирование деятельности предприятия с иностранными инвестициями. – М., 2013.
10. Троицкая Н.А. Тоска о порто-франко. Из истории таможенной политики на русском Дальнем Востоке // Россия и АТР. – 1995. – № 4. – С. 48–53.
11. Златопольский Д.Л. Государственное право зарубежных стран: Восточной Европы и Азии. Учебник для вузов. – М.: Зерцало, 2010.
12. Высочайше учрежденная комиссия для обсуждения вопросов о дальнейшем направлении на Дальнем Востоке нашей торговой и таможенной политики. – СПб., 1903. – № 1–5.
13. Институт Дальнего Востока РАН, «Китайская народная республика в 2006 г. Политика, экономика, культура», – Москва, 2007.
14. Глуховский М. ПОРТОВ «Находка»: иллюзии и реальность. – Деловые люди. – 1994. – № 3. – С. 53–54.
15. Порто-франко на Дальнем Востоке: сб. документов и материалов / сост. Н.А. Троицкая. – Владивосток: РИО ВФ РТА, 1998. – 303 с.
16. Труды III Хабаровского съезда: обраб. по поручению бывшего Приамурского генерал-губернатора генерал-адъютанта барона А.Н. Корфа агроном Н.А. Крюков. – Хабаровка: Тип. М.А. Тыртова, 1893. – 170 с.
17. Девятов А. Китай и Россия в 21 веке. – М.: Алгоритм, 2012.
18. Боян А. Ведущие тенденции развития международных отношений // Международная жизнь. – 2014. – № 4/5. – С. 172.