

DOI 10.24412/2686-7702-2024-3-65-79

Становление КНР как крупнейшей судостроительной державы мира (1949–2019 гг.)

Александрова Мария Викторовна^{1,2},
Мустафаева Элеонора Джабировна²

¹ Институт Китая и современной Азии РАН

² Институт стран Азии и Африки МГУ имени М.В. Ломоносова

Аннотация. Судостроительная промышленность является типичной стратегической отраслью и из-за своей высокой значимости понимается как комплексная. Авторы на основании иностранных первоисточников впервые в российской научной литературе исследуют путь, который прошла судостроительная отрасль КНР от «появления из ничего» до положения крупнейшей во всём мире – всего пять главных этапов развития. Рассмотрены ключевые шаги, осуществлявшиеся в процессе формирования отрасли, как на уровне создания министерств и ведомств, так и на уровне зарождения и развития научных центров. Достаточно детально исследована база важных государственных документов, связанных с поддержанием и стимулированием развития судостроения. Проанализированы достижения и изучены слабые стороны современной китайской судостроительной промышленности. Показано, как постепенно, от этапа к этапу, Китай поднимался на лидирующее место в мировом судостроении, какие усилия были предприняты государством на этом пути.

Ключевые слова: КНР, кораблестроение, судостроительная промышленность, зарубежные технологии, экспорт судов, избыточные мощности, слияние и поглощение, высокая добавленная стоимость.

Авторы: Александрова Мария Викторовна, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Центра «Россия, Китай, мир», Институт Китая и современной Азии РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32); доцент, Институт стран Азии и Африки МГУ имени М.В. Ломоносова (адрес: 125009, Москва, ул. Моховая, д. 11). ORCID: 0000-0001-7257-5573. E-mail: alexandrova@iccaras.ru

Мустафаева Элеонора Джабировна, магистр, Институт стран Азии и Африки МГУ имени М.В. Ломоносова (адрес: 125009, Москва, ул. Моховая, д. 11). ORCID: 0009-0004-7664-4272. E-mail: elnrmstfv@gmail.com

Конфликт интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Финансирование. Работа выполнена в рамках государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (проект № FMSF-2021-0009 «Современная внешняя политика КНР и взаимодействие РФ и КНР в межгосударственной, экономической, других практических областях и во внешнеполитической сфере, в том числе в многосторонних форматах (РИК, БРИКС)»).

Для цитирования: Александрова М.В., Мустафаева Э.Д. Становление КНР как крупнейшей судостроительной державы мира (1949–2019 гг.) // Восточная Азия: факты и аналитика. 2024. № 3. С. 65–79. DOI 10.24412/2686-7702-2024-3-65-79

The emergence of the PRC as the largest shipbuilding power in the world (1949–2019)

Alexandrova Maria V.^{1,2},
Mustafaeva Eleonora Dzh.²

¹ Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences

² Institute of Asian and African Countries of Lomonosov Moscow State University

Abstract. Shipbuilding is a typical strategic industry and, due to its high importance, is known as a complex one. The authors, based on foreign primary sources, for the first time in Russian scientific literature explore the path that the shipbuilding industry of the PRC has taken from “emergence from nothing” to the position in the largest shipbuilding country in the world, i.e. five main stages of development. The article describes the key steps taken towards the formation of the industry, both at the level of the creation of ministries and departments, and at the level of the emergence and development of scientific centers. The important government documents related to maintaining and stimulating the development of shipbuilding are studied in sufficient detail. The authors analyze the achievements and weaknesses of the modern Chinese shipbuilding industry. It is shown how China gradually rose to a leading position in the world shipbuilding from stage to stage, and what efforts were made by the state along this path.

Keywords: PRC, shipbuilding, shipbuilding industry, foreign technologies, ship export, excess capacity, mergers and acquisitions, high added value.

Authors: Alexandrova Maria V., PhD (Economics), Leading Research Fellow of the Center “Russia, China, the World”, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997, Russian Federation); Associate Professor, Institute of Asian and African Countries of Lomonosov Moscow State University (address: 11, Mokhovaya Str., Moscow, 125009, Russian Federation). ORCID: 0000-0001-7257-5573. E-mail: alexandrova@iccaras.ru

Mustafaeva Eleonora Dzh., Master of Arts, Institute of Asian and African Countries of Lomonosov Moscow State University (address: 11, Mokhovaya Str., Moscow, 125009, Russian Federation). ORCID: 0009-0004-7664-4272. E-mail: elnrmstfv@gmail.com

Conflict of interests. The authors declare the absence of the conflict of interests.

Support. The research was carried out within the state assignment of Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation (project No. FMSF-2021-0009 “The modern foreign policy of the People's Republic of China and the interaction of the Russian Federation and the People's Republic of China in interstate, economic, other practical areas and in the foreign policy sphere, including in multilateral formats (RIC, BRICS)”).

For citation: Alexandrova M.V., Mustafaeva E.Dzh. (2024). Stanovleniye KNR kak krupneyshey sudostroitel'noy derzhavy mira (1949–2019 gg.) [The emergence of the PRC as the largest shipbuilding power in the world (1949–2019)]. *Vostochnaya Aziya: fakty i analitika* [East Asia: Facts and Analytics], 3: 65–79. (In Russian). DOI 10.24412/2686-7702-2024-3-65-79

Судостроительная промышленность является важной движущей силой, поддерживающей экономическое и социальное развитие страны. В настоящее время в КНР сформирована крупномасштабная структурно-оптимизированная система судостроения. За 70 лет она прошла путь от своего основания в 1949 г. до положения крупнейшей в мире к концу первого десятилетия XXI в. Авторы исследования намерены показать основные этапы развития китайского судостроения с 1949 г. по конец 2019 г.

О степени изученности темы в российской науке. В настоящей статье впервые в российском научном дискурсе осуществлена попытка комплексного и систематизированного анализа развития судостроения КНР с момента образования молодой социалистической республики до начала 2020 г. На протяжении последнего десятилетия в связи с возвышением Китая в мировой экономике и, в том числе, в судостроительной отрасли, рядом российских исследователей изучались «точечные» вопросы, напрямую или косвенно связанные с развитием судостроения КНР. Необходимо обратить внимание на следующие публикации: статьи «Китай – мировой лидер в морских перевозках и судостроении» [Ильинская, Лозинский, Сазонов 2023] и «Судостроение в Китае: готовность к новым вызовам» [Магдалинская 2018], а также на авторскую монографию «Морские порты Китая: современное состояние и перспективы» [Семенова 2023]. Среди ключевых работ по данной теме на английском языке особый интерес представляет исследование Военно-морского колледжа США «A Comprehensive Survey of China's Dynamic Shipbuilding Industry» [Collins, Grubb 2008], в котором описывается история развития судостроительной промышленности КНР с 80-х гг. XX в. по 2008 г. Примечательно, что в исследовании приведены данные об объёмах производства китайских верфей с указанием форм собственности, информация о которых весьма ограничена. Вклад государства в судостроительную промышленность КНР описан в докладе ОЭСР «Report on China's Shipbuilding Industry And Policies Affecting It»¹. Крайне важны и во многом уникальны статистическо-аналитические данные докладов Clarksons Research.

Среди китаезычных работ прежде всего хотелось бы выделить «Обзор экономики и торговли Китая» Ху Вэньлуна, в котором кратко, но при этом содержательно описаны ключевые вехи в развитии судостроительной промышленности после образования КНР [Hu Wenlong 2019], а также статьи китайских учёных Центра экономических исследований в судостроении [Xie Yu, Yin Qing, Jin Weichen 2021].

Важным исследованием для понимания процесса формирования судостроительной промышленности является доклад Sealand Securities, посвящённый основным трендам мирового и китайского судостроения². Одной из ключевых работ, на основе которых авторами проводилось изучение состояния современной судостроительной промышленности в КНР, стал доклад платформы China Industrial Technology Services³.

¹ Report on China's shipbuilding industry and policies affecting it (2021). *OECD Science, Technology and Industry Policy Papers*, No. 105.

² 船舶制造行业深度报告. 国海证券. 2023年02月05日 [Подробный доклад о судостроительной отрасли]. *Sealand Securities Co.*, 05.02.2023. URL: https://pdf.dcfw.com/pdf/H3_AP202302061582791981_1.pdf?1675692140000.pdf (дата обращения: 14.02.2024). (На кит.)

³ 洞察2023: 中国船舶制造行业竞争格局及市场份额(附市场集中度、企业竞争力评价等) [Взгляд на 2023: Конкурентная обстановка и рыночная доля судостроительной промышленности Китая (с концентрацией рынка, конкурентной оценкой предприятий и т.д.)]. *163.com*, 13.06.2023. URL: <https://www.163.com/dy/article/I747OO5M051480KF.html> (дата обращения: 06.03.2024). (На кит.)

Для решения поставленной задачи авторы активно использовали документы, изданные Госсоветом КНР, пятилетние отраслевые планы и др.

Периодизация развития судостроения в КНР. Ввиду того, что в ряде источников встречается разная периодизация истории формирования китайского судостроения, в настоящей статье авторы будут опираться на периодизацию, по поводу которой существует консенсус среди китайских исследователей. В китайских источниках историю формирования отечественного судостроения с 1949 г. по настоящее время чаще всего разделяют на пять этапов (см. табл. 1).

Таблица 1. Этапы развития судостроительной промышленности КНР.

Table 1. Stages of development of the shipbuilding industry of the PRC.

Период	Этап	Ключевые достижения
Начальный период (1949–1978)	Внедрение зарубежных технологий, создание основ развития (1949–1960)	Исторический скачок «с нуля» при помощи внедрения и освоения советских технологий
	Начало формирования самостоятельной судостроительной промышленности (1961–1978)	Переход от внешней зависимости к самодостаточной системе
Период реформ и открытости (1979–2023)	Оживление рынка политикой «реформ и открытости» (1978–1998)	Благодаря «реформам и открытости» был осуществлён переход от плановой экономики к рыночной, от внутреннего рынка к международному
	Переход судостроительной промышленности к масштабному высокоскоростному развитию (1999–2008)	Трансформация «малой судостроительной страны» в «крупную»
	Качественное развитие судостроительной промышленности	Переход от «крупной судостроительной страны» к «сильной судостроительной державе»

Составлено по: 2023年中国造船行业市场现状分析：从造船大国到造船强国. 智研咨询. 2024年02月28日 [Анализ состояния рынка судостроительной промышленности Китая в 2023 г.: от страны с крупным судостроением к стране с мощным судостроением]. *Chyxx.com*, 28.02.2024. URL: <https://www.chyxx.com/industry/1175469.html> (дата обращения: 01.05.2024). (На кит.)

Compiled from: 2023年中国造船行业市场现状分析：从造船大国到造船强国. 智研咨询. 2024年02月28日 [Analysis of the current market situation of China's shipbuilding industry in 2023: from a large shipbuilding country to a strong shipbuilding country]. *Chyxx.com*, Feb 28, 2024. URL: <https://www.chyxx.com/industry/1175469.html> (accessed: 01.05.2024). (In Chinese).

За рассматриваемый исторический отрезок времени судостроительная отрасль прошла путь от «从无到有» («появиться из ничего») до положения крупнейшей во всём мире⁴.

Первый период развития морских грузоперевозок и судостроения в КНР отсчитывается с образования государства в 1949 по 1960 г. К моменту образования республики в стране наблюдалось массовое разрушение морской инфраструктуры и оставалось всего 23 судна общим тоннажем 34 тыс. т. На этом фоне в марте 1950 г. Государственным административным советом было опубликовано «Решение о работе судоходства», в котором были определены основные принципы и задачи в развитии морского и внутреннего судоходства. Была отменена система раздельного управления портами и судоходством [Rong Xinchun 2012]. В том же году было учреждено Министерство транспорта КНР. Таким образом, первым шагом для развития морского судоходства стало его объединение в одно ведомство, т.е. институциональной мерой на данном этапе стала централизация органов управления.

В 1953 г. СССР и КНР подписали Соглашение о военно-морском заказе («Соглашение от 4 июня»), на основании которого советская сторона осуществила передачу и внедрение ряда технологий военного судостроения, в результате чего в КНР были построены современные военные корабли, что положило начало модернизации судостроительной промышленности страны. К 1959 г. было завершено строительство 116 военных судов, характеристики которых соответствовали международному уровню конца 1940-х – начала 1950-х гг. Кроме того, в данный период были основаны такие организации, как Научно-исследовательский судостроительный институт, Шанхайский техникум морской промышленности и Шанхайский судостроительный институт при Шанхайском университете транспорта [Hu Wenlong 2019]. В этот период правительством КНР было выделено более 300 млн юаней на модернизацию и реконструкцию верфей⁵.

Второй этап принято отсчитывать с начала 1960-х гг. и до начала политики реформ и открытости. Именно в это время было положено начало созданию независимой судостроительной промышленности КНР. Резкое ухудшение отношений с СССР вызвало существенные трудности в развитии данной высокотехнологичной отрасли. Китаю необходимо было развивать судостроение самостоятельно. Как в ходе первого этапа, так и на протяжении практически 20 лет второго этапа основное усилие было сконцентрировано на военном судостроении, точнее кораблестроении. В судостроительной промышленности страны устранялись помехи, упорным трудом самостоятельно создавались боевые корабли и специальные корабли первого поколения: подводные лодки, ракетные эсминцы, океанские исследовательские корабли. В 1961 г. Министерством транспорта было учреждено государственное судоходное предприятие China Ocean Shipping Company Limited (COSCO), в 1963 г. создано 6-е Министерство машиностроения КНР⁶, в ведение которого была передана судостроительная промышленность, находившаяся с 1958 г. в ведении 9-го промышленного управления. Что касается научно-исследовательских институтов, то

⁴ Top 5 largest ship-owning countries in the world. *China Daily*, Sep 12, 2023. URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202309/12/WS64ff8fb0a310d2dce4bb5274.html> (accessed: 12.01.2024).

⁵ 证券研究报告. 国海证券. 2023年02月05日 [Исследование ценных бумаг]. *Sealand Securities Co.*, 05.02.2023. (На кит.)

⁶ 历史沿革. 中国船舶集团有限公司 [Историческое развитие]. *China State Shipbuilding Corporation Limited*. URL: <http://www.cssc.net.cn/n4/n16/index.html> (дата обращения: 21.11.2023). (На кит.)

в 1961 г. учреждён Китайский научно-исследовательский институт судостроения, а в 1964 г. основан Шанхайский научно-исследовательский и конструкторский институт судостроения (SDARI), существующий по сей день при China State Shipbuilding Corporation (CSSC). Большинство существующих научно-исследовательских и проектных институтов в судостроительной промышленности Китая было основано в этот период. С 1960 по 1978 г. КНР построила в общей сложности 119 отечественных судов средним водоизмещением 10 тыс. т и более, суммарным водоизмещением 1,97 млн т. Среди них крупнейшей серийной постройкой был нефтяной танкер водоизмещением 50 тыс. т [Hu Wenlong 2019].

В декабре 1978 г. начался *третий этап* развития судостроения, когда высшим политическим руководством было объявлено о начале политики «реформ и открытости». Ещё в 1977 г. Дэн Сяопин выдвинул стратегическое решение «применять передовые зарубежные технологии, экспортировать суда на международный рынок»⁷. В 80–90-е гг. XX в. Китай закупил около 50 зарубежных технологий производства судового оборудования в виде лицензий на производство, включая технологии производства судовых мало- и среднеоборотных дизельных двигателей, генераторных установок, подъёмных механизмов и т.д. Также была проведена работа по переводу и публикации зарубежных работ в данной отрасли, в результате чего было внедрено более 5000 международных стандартов.

Что касается экспорта судов, то в марте 1980 г. Госсовет КНР обнаружил Документ № 51, позволивший свободный экспорт и импорт в военной промышленности, в том числе – в области судостроения⁸. 6-е Министерство машиностроения в 1982 г. приняло решение о создании Китайской корпорации судостроительной промышленности (China Shipbuilding Trading Co., Ltd.) для ведения внешней торговли по линии судостроительной и кораблестроительной промышленности. В 1980 г. CSSC, как уполномоченная компания 6-го Министерства машиностроения КНР, China Freight Company, как представитель Министерства внешней торговли КНР, совместно с World-Wide Steamship Company Limited (Гонконг) и International Finance Corporation создали первое совместное предприятие в области судостроения – Shipbuilding United International Investment Co., Ltd. (国际联合船舶投资有限公司). При этом китайская сторона владела 45 % акций, а зарубежные инвесторы – 55 %, место регистрации компании – Бермудские острова⁹. Данный пример иллюстрирует, что с первых лет экономической реформы КНР старалась привлекать зарубежных инвесторов, которые не только вкладывали капиталы, но, прежде всего, приносили новые технологии.

Параллельно с судостроением страна активно развивала морскую инфраструктуру. В 1982 г. Министерство транспорта КНР выдвинуло лозунги «всем ходить по морям» (кит. 有水大家行船) и «всем регионам, министерствам и отраслям работать совместно,

⁷ 中国船舶：公司在手订单饱满，船企效益同比增长。证券研究报告。2023 年 08 月 31 日 [CSSC: У компании полный портфель заказов, а эффективность судостроительного предприятия растёт год от года. Отчёт об исследовании ценных бумаг]. 31.08.2023. URL: https://pdf.dcfw.com/pdf/H3_AP202308311596905915_1.pdf?1693499654000.pdf (дата обращения: 25.11.2023). (На кит.)

⁸ 中华人民共和国成立70周年船舶工业发展纪实. 中国海洋发展研究中心. 2019年10月11日 [Записи о развитии судостроительной промышленности КНР к её семидесятилетию]. *Academy of Ocean of China*, 11.10.2019. URL: <http://aoc.ouc.edu.cn/2019/1010/c9828a270975/pagem.psp> (дата обращения: 21.11.2023). (На кит.)

⁹ Там же.

а государственным, коллективным и индивидуальным предприятиям совместно развиваться» (各地区、各部门、各行业一起干，国有、集体、个体一起上) [Hu Wenlong 2019]. В результате вокруг 14-ти городов, открытых ранее для иностранных инвестиций, строились глубоководные гавани, пристани, причалы и судостроительные верфи. Уже к 1988 г. морской транспорт опередил железнодорожный по грузообороту [Rong Xinchun 2012].

В ходе *третьего этапа* велась работа по законодательному обеспечению судостроения и судоходства. В 1990 г. в целях удовлетворения потребностей развития внешней торговли и международных морских перевозок Министерство транспорта КНР обнародовало «Положение об управлении международными судовыми агентами»; в 1992 г. Министерство связи опубликовало «Предложения об углублении реформ, расширении открытости и ускорении развития транспорта»; в ноябре того же года Госсовет КНР выпустил «Циркуляр о дальнейших реформах в области управления международными морскими перевозками», а 1 июля 1993 г. вступил в силу Морской закон КНР [Rong Xinchun 2012]. Все вышеперечисленные меры были направлены, хотя и косвенно, на развитие собственного современного судостроения. Предпринимаемые Китаем усилия незамедлительно привели к важному результату: в 1996 г. КНР стала 3-й судостроительной страной в мире, обогнав Германию по суммарному выпуску продукции¹⁰ [Medeiros, Cliff, Crane, Mulvenon 2005].

В ходе третьего этапа развития китайского судостроения основные силы были брошены на внедрение передовых иностранных технологий и активный выход на международный рынок готовых судов. В данный период в отрасли происходил ряд трансформационных процессов, как то: изучение и внедрение передовых технологий зарубежных судостроительных держав; воспитание собственных научно-технических кадров и внедрение передового производственного оборудования, а также ликвидация отсталого производственного оборудования; трансформация традиционных верфей. С другой стороны, активно проходил выход производимой продукции на международный рынок [Hu Wenlong 2019].

С 1999 г. начинается новый – *четвёртый* или так называемый высокоскоростной этап развития судостроительной отрасли. В июле 1999 г. China State Shipbuilding Corporation (CSSC) была разделена на две компании: China State Shipbuilding Corporation (CSSC) и China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC). Разделение было проведено по географическому принципу – первая управляла верфями и другими предприятиями на юго-востоке страны, вторая – на северо-западе. Хотя фактически оба предприятия были подотчётны Госсовету КНР, они приобрели форму корпораций (集团公司), которые могли играть роль холдинговых компаний, держа акции в ряде дочерних предприятий и назначая их руководителей. Цель данной меры заключалась в превращении огромных предприятий в более мелкие конкурентоспособные организации¹¹ [Medeiros, Cliff, Crane, Mulvenon 2005].

¹⁰ 瑞承: 国产大邮轮, 特别在何处? 中国商报网. 2024-01-18 [Жуй Чэн: государственный крупный круизный лайнер – в чём его особенность?] *Деловая газета Кунья*, 18.01.2024. URL: <https://www.zgswcn.com/article/202401/202401181502541073.html> (дата обращения: 19.01.2024). (На кит.)

¹¹ Is China's shipbuilding merger on course? *The International Institute for Strategic Studies*, Sep 4, 2020. URL: <https://www.iiss.org/online-analysis/military-balance/2020/09/china-shipbuilding-merger> (accessed: 27.03.2024).

В 2004 г. в КНР с точки зрения формы собственности существовали 5 видов верфей, не принадлежащих CSIC или CSSC:

- 1) верфи, принадлежащие региональным правительствам (например, Fujian Shipbuilding Industry Group Corporation);
- 2) верфи, принадлежащие транспортным корпорациям (COSCO, CIC);
- 3) совместные предприятия (Nantong-Kawasaki-COSCO – две верфи, Shanghai Edward Shipyard (с Германией), Yantai Raffles Shipyard (Сингапур), Samsung-Ningbo Shipyard (Япония);
- 4) заводы ВМФ НОАК (4804, 4805, 4806, 4807, 4810);
- 5) верфи, принадлежащие муниципалитетам [Medeiros, Cliff, Crane, Mulvenon 2005].

Данный перечень позволяет утверждать, что в начале XXI в. большинство судостроительных предприятий косвенно или напрямую принадлежало государству.

Важнейшую роль в развитии судостроения и судоходства продолжала играть государственная поддержка. В 10-м пятилетнем плане (2001–2005 гг.) было заявлено о намерении превратить судостроительную отрасль КНР в ведущую в мире. В 2003 г. Госсовет КНР обнародовал «Циркуляр об издании Национального плана развития морской экономики»¹², в котором были определены стратегические цели на период 2003–2010 гг.: к 2010 г. общая стоимость продукции морской экономики должна была составить не менее 5 % от ВВП Китая и не менее 10 % от ВВП прибрежных провинций. Для достижения этой цели поощрялись структурные преобразования в ряде ключевых секторов морской экономики, включая океаническое рыболовство, судостроение, а также морскую нефтегазовую промышленность¹³.

В 11-м пятилетнем плане (2006–2010 гг.) артикулированы следующие задачи в развитии судостроения: строительство крупных судостроительных предприятий и высокотехнологичных судов с высокой добавленной стоимостью, а также создание судостроительных центров в районе Экономического кольца Бохайского залива, в дельтах рек Янцзы и Чжуцзян¹⁴.

В 2008 г. КНР успешно обогнала Японию по всем трём ключевым показателям, в результате чего страна заняла в мировом судостроении 2-е место¹⁵. Несмотря на достигнутые результаты, китайское, как и всё мировое, судостроение столкнулось с серьёзным испытанием – глобальным экономическим кризисом 2008–2009 гг., который привёл к снижению темпов роста международной торговли, что естественным образом

¹² 国务院关于印发全国海洋经济发展规划纲要的通知. 中国政府网. 2003年5月9日 [Циркуляр об издании Национального плана развития морской экономики]. *Сайт правительства КНР*, 09.05.2003. URL: https://www.gov.cn/gongbao/content/2003/content_62156.htm (дата обращения: 28.11.2023). (На кит.)

¹³ Report on China's shipbuilding industry and policies affecting it. *OECD Science, Technology and Industry Policy Papers*, No. 105. OECD Publishing, Paris, 2021. URL: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/bb222c73-en.pdf?expires=1701190477&id=id&accname=guest&checksum=5530E656E6BFF3F24EC15C4A6D9A905A> (accessed: 28.11.2023).

¹⁴ 中华人民共和国国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要. 中国政府网. 2006年3月14日 [Основные положения 11-го пятилетнего плана социально-экономического развития Китайской Народной Республики]. *Сайт правительства КНР*, 14.03.2006. URL: https://www.gov.cn/gongbao/content/2006/content_268766.htm (дата обращения: 19.01.2024). (На кит.)

¹⁵ 强船报国——新中国船舶工业大事记. 中国工信新闻网. 2023年06月05日 [Сильные корабли для Родины – главные события в судостроительной промышленности нового Китая]. *Новостное агентство «Промышленность и информатизация Китая»*, 05.06.2023. URL: https://www.cnii.com.cn/jxzb/202306/t20230605_476127.html (дата обращения: 20.01.2024). (На кит.)

повлияло на морские грузоперевозки. В результате с 2008 по 2009 г. количество работающих верфей сократилось на 10 %¹⁶, а количество новых заказов снизилось на 61 % [Soo Kee Tan 2017]. Судостроительная промышленность КНР столкнулась с резким падением спроса и накоплением избыточных мощностей, при этом количество новых заказов резко сократилось, что привело к простаиванию верфей и снижению их прибыли.

В ответ на кризис государством был принят ряд мер по поддержке развития судостроительной промышленности. Так, в 2009 г. Госсовет КНР опубликовал «План корректировки и оживления судостроения»¹⁷, в котором были описаны ближайшие цели: прежде всего поддержание и повышение спроса, рост доли судостроительной продукции на мировом рынке, а также увеличение инноваций. Для дальнейшего стимулирования спроса Пекин ввёл в 2010 г. субсидию «ломайте и стройте», которая позволила китайским компаниям обновлять свой флот со значительной скидкой¹⁸.

На *четвёртом этапе* развития судостроительной промышленности доля КНР на мировом рынке судостроения выросла с 7 % в 2000 г. до 37 % в 2010 г.¹⁹. Столь масштабный рост производства судов привёл к быстрому росту их экспорта. В 2000 г. порядка 55 % выпускаемой судостроением продукции экспортировалось, а перед мировым кризисом в 2007 г. этот показатель составил практически 82 % всех строящихся судов КНР, т.е. отрасль была «заточена» на экспорт. С 2005 по 2008 гг. темпы роста стоимости экспорта достигли 47,6 %, 73,9 %, 50,9 % и 60,2 % соответственно, быстро увеличивались и последовательно достигали новых максимумов.

В 2008 г. наблюдалось небольшое падение доли экспорта в производстве, при одновременном увеличении выпуска судов.

Максимальный экспорт КНР (по тоннажу) был достигнут в 2011 г. – 6255 млн двт или в денежном эквиваленте – 41,805 млрд долл. Далее вплоть до начала пандемии COVID-19 в экспорте китайской судостроительной продукции шёл нисходящий тренд. При этом темпы прироста по стоимостным показателям были нестабильны, минимальный показатель был в 2013 г. отмечен (–) 27,32 % и в 2016 г. (–) 21,55 %. В период 2016–2019 гг. ежегодный экспорт варьировался у отметки 20 млрд долл.²⁰. В 2019 г. экспорт составил 24,5 млрд долл., среди экспортируемой судовой продукции доминировали сухогрузы, нефтяные танкеры и контейнеровозы, общая стоимость экспорта которых составляла 11,9 млрд долл. или 48,6 %

¹⁶ Мировое судостроение 2022 года в цифрах. *Media Палуба*, 05.04.2023. URL: <https://paluba.media/news/47238> (дата обращения: 20.01.2024).

¹⁷ 船舶工业调整和振兴规划. 中国政府网, 2009年06月09日 [План корректировки и оживления судостроения]. *Сайт правительства КНР*, 09.06.2009. URL: https://www.gov.cn/zw/gk/2009-06/09/content_1335839.htm (дата обращения: 20.01.2024). (На кит.)

¹⁸ Jude Blanchette, Jonathan E. Hillman, Mingda Qiu, Maesea McCalpin. Hidden Harbors: China's State-backed Shipping Industry. *Center for Strategic and International Studies (CSIS)*, Jul 8, 2020. URL: <https://www.csis.org/analysis/hidden-harbors-chinas-state-backed-shipping-industry> (accessed: 30.11.2023).

¹⁹ Report on China's shipbuilding industry and policies affecting it. *OECD Science, Technology and Industry Policy Papers*, No. 105. OECD Publishing, Paris, 2021. URL: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/bb222c73-en.pdf?expires=1701190477&id=id&accname=guest&checksum=5530E656E6BFF3F24EC15C4A6D9A905A> (accessed: 28.11.2023).

²⁰ 2020年中国船舶制造行业发展现状分析 三大造船指标整体下滑、交易价格指数下降. 前瞻产业研究院, 24.05.2022 [Анализ состояния развития судостроительной промышленности Китая в 2020 году. Три основных показателя судостроения в целом сократились, а индекс цен сделок снизился]. *Институт отраслевых исследований Цяньчжань*, 24.05.2022. URL: <https://bg.qianzhan.com/report/detail/300/200522-90795580.html> (дата обращения: 09.07.2024). (На кит.)

от общего объёма экспорта (табл. 2). Судостроительная продукция экспортировалась в 212 стран и регионов, основная её часть – 56,2 % – в страны Азии²¹. Следует отметить, что с 2010 г. КНР является крупнейшим мировым экспортёром судостроительной продукции в мире.

Таблица 2. Выпуск судостроительной продукции, экспорта судов, доля экспорта в общем производстве КНР, 2000–2019 гг.

Table 2. Manufacturing of shipbuilding products, ship export, share of exports in total production of China, 2000–2019 years

Год	Выпуск судостроительной промышленности (млн двт)	Экспорт судов КНР (млн двт)	Доля экспорта судов от суммарного выпуска (%)
2000	224,00	125	55,80
2001	392,00	Нет данных	Нет данных
2002	400,00	280	70,00
2003	641,00	538,5	84,01
2004	880,00	560	63,64
2005	1212,00	768	63,37
2006	1452,00	1185	81,61
2007	1893,00	1550	81,88
2008	3041,00	2125	69,88
2009	4243,00	3203	75,49
2010	6120,50	5545	90,60
2011	7665,00	6255	81,60
2012	6021,00	4949	82,20
2013	4534,00	3763	83,00
2014	3905,00	3311	84,79
2015	Нет данных	4184	Нет данных
2016	3532,00	3344,8	94,70
2017	4268,00	3944	92,41
2018	3458,00	3164	91,50
2019	3672,00	3353	91,31

Составлено на основании данных: China shipbuilding statistical yearbook 2021. URL: <https://bbs.pinggu.org/thread-10538908-1-1.html> (дата обращения: 01.02.2024). (На кит.)

Compiled from: China shipbuilding statistical yearbook 2021. URL: <https://bbs.pinggu.org/thread-10538908-1-1.html> (accessed: 01.02.2024). (In Chinese).

²¹ 2019年船舶工业经济运行分析. 中国船舶工业行业协会. 22.01.2020 [Анализ хозяйственной деятельности судостроительной отрасли в 2019 году]. Китайская ассоциация судостроительной промышленности, 22.01.2020. URL: <http://www.cansi.org.cn/cms/document/13449.html> (дата обращения: 09.07.2024). (На кит.)

Начало второго десятилетия XXI в. было отмечено резким снижением темпов роста мировой торговли, как последствия кризиса 2008 г. На судостроительном рынке сформировалась ситуация избыточных мощностей ввиду двух факторов: с одной стороны, охлаждения мировой торговли и последующего снижения спроса на новые суда и с другой, продолжения наращивания государством объёмов строительства судов. С 2010-х гг. на мировом судостроительном рынке наблюдается тенденция сокращения количества верфей путём слияния и поглощения. В такой непростой ситуации начался новый – *пятый этап развития* китайского судостроения.

В 12-й пятилетке (2011–2015) перед судостроительной промышленностью КНР были поставлены следующие цели:

- привести судостроение в соответствие с международными стандартами;
- построить современную модель судостроительной отрасли;
- осуществить строительство высокотехнологичных судов и судового оборудования с высокой добавленной стоимостью.

Именно в ходе исполнения планов 12-й пятилетки были достигнуты определённые успехи в строительстве высокотехнологичных судов: впервые был спущен на воду сверхкрупный контейнеровоз вместимостью 18 тыс. ДФЭ и размещены заказы на крупнейший в мире контейнеровоз вместимостью 20 тыс. ДФЭ, что позволило нарушить монополию Республики Корея в строительстве сверхкрупных контейнеровозов. Кроме того, были размещены заказы на СПГ-танкеры, началась разработка судов типа «ро-ро»²² вместимостью 10 тыс. машин. Значительно увеличена доля Китая на рынке высокотехнологичных судов и морского инженерного оборудования – с 20 % в 2010 г. до 35 % в 2015 г. И наконец, увеличилась степень отраслевой концентрации: три крупнейших судостроительных центра (Экономическое кольцо Бохайского залива, дельты рек Янцзы и Чжуцзян) производили более 90 % всей судостроительной продукции в стране²³. При этом годовой объём производства судостроительной промышленности снизился на 45 % с 7665,00 млн двт в 2011 г. до 3532,00 млн двт в 2016 г., т.е. более чем в 2 раза.

В 13-й пятилетке судостроительная отрасль перешла от «пассивной» ликвидации производственных мощностей, когда малые и средние верфи уходили с рынка из-за отсутствия спроса, к «активной» ликвидации путём реформы предложения, в рамках которой происходило масштабное слияние и поглощение предприятий. В результате реформы 70 % верфей принадлежали государству, 30 % были частными. Произошла стабилизация объёмов производства, количества верфей в стране и доли КНР на мировом рынке (43–45 %), несмотря на пандемию COVID-19²⁴.

²² Ролкер (от англ. roll «катить») или судно «ро-ро» (американское обозначение RORO или ro-ro) — судно для перевозки грузов на колёсной базе (автомобили, грузовой транспорт, железнодорожные вагоны) и пассажиров. – *Прим. ред.*

²³ ‘十二五’我国造船业取得五大进展：海工装备市场份额居世界首位。中国政府网。2015年12月02日 [В двенадцатую пятилетку китайская судостроительная промышленность добилась пяти крупных результатов: первое место в мире по доле рынка морского оборудования]. *Сайт правительства КНР*, 02.12.2015. URL: https://www.gov.cn/xinwen/2015-12/02/content_5018820.htm (дата обращения: 22.01.2024). (На кит.)

²⁴ 高端装备之船舶工业周期篇——长风破浪会有时：行业周期触底，复苏波动前行。招商银行，行内偕作，行业深度报。2022年09月22日 [Высокотехнологичное оборудование в цикле судостроительной промышленности – будут ветра и волны: дно цикла промышленности, восстановление и колебания продолжаются]. *China Merchants Bank*, Отраслевые исследования, 22.09.2022. URL: <https://www.hangyan.co/reports/2938665206747760537> (дата обращения: 22.01.2024). (На кит.)

В период 13-й пятилетки спрос на мировом рынке судоходства продолжал оставаться на низком уровне, в то время как предложение мощностей флота сохранялось относительно высоким. Этот дисбаланс так и не был эффективно решён. В результате развитие судостроительной промышленности КНР столкнулось с огромным давлением, но даже в таких непростых условиях оно выдержало рыночную конкуренцию, и в 2019 г. шесть китайских компаний вошли в десятку мировых производителей по количеству полученных новых заказов. В 2019 г. основной операционный доход национальных предприятий судостроительной промышленности сверх установленной нормы составил 394,77 млрд юаней, а их прибыль сверх установленного размера – 5,3 млрд юаней [Xie Yu, Yin Qing, Jin Weichen 2021].

Продолжилось продвижение продукции китайского судостроения вверх по цепочке добавленной стоимости. Во-первых, происходило укрупнение контейнеровозов: доля КНР на рынке судов вместимостью 20 тыс. ДФЭ и более увеличилась с 7 % в 2016 г. до 30 % в 2020 г. В период 13-го пятилетнего плана также был спущен на воду двухтопливный контейнеровоз вместимостью 23 тыс. ДФЭ. Во-вторых, были усовершенствованы суда для перевозки сжиженного газа и вспомогательного оборудования. Ряд судов начал работать на СПГ, были введены в эксплуатацию сверхкрупные контейнеровозы и двухтопливные высокоскоростные пассажирские суда класса «люкс», на воду также был спущен первый в мире крупнотоннажный танкер класса VLCC с большими парусами. Кроме того, мембранные системы MARK III и сплав Yinwa для судов СПГ (тип No.96) были одобрены французской инжиниринговой компанией GTT и классификационными обществами во Франции, что позволило стать КНР вторым поставщиком данных технологий в мире. Была также разработана установка регенерации серы, компрессора смешанного хладагента и установки повторного сжижения испарительного пара, что расширило возможности для локализации крупных СПГ-танкеров. В-третьих, была развёрнута деятельность по внедрению информационных технологий в отрасль, в рамках которой пилотным предприятием стала COSCO-Kawasaki. В целом, в период 13-й пятилетки крупнейшие судостроительные предприятия КНР и крупные вспомогательные предприятия принимали меры по автоматизации, цифровизации и смартизации производства. Опорные судостроительные и судоходные предприятия и научно-исследовательские институты проводили практические исследования интеллектуальных судов и завершили ряд разработок, связанных с умными судами местного производства. В период 13-го пятилетнего плана КНР вступила в эпоху «умных судов 1.0» [Xie Yu, Yin Qing, Jin Weichen 2021].

Несмотря на достигнутые результаты, накануне пандемии COVID-19 китайское судостроение имело немало проблем, среди которых следует выделить:

- низкую степень технологической автономии в производстве корабельных энергетических установок, СПГ-танкеров, круизных лайнеров класса люкс;
- отсутствие автономии в области программного обеспечения;
- зависимость от импорта судового вспомогательного оборудования: Китай импортировал энергосберегающие и природоохранные технологии;
- острой проблемой являлась низкая по сравнению с конкурентами эффективность китайских верфей [Xie Yu, Yin Qing, Jin Weichen 2021].

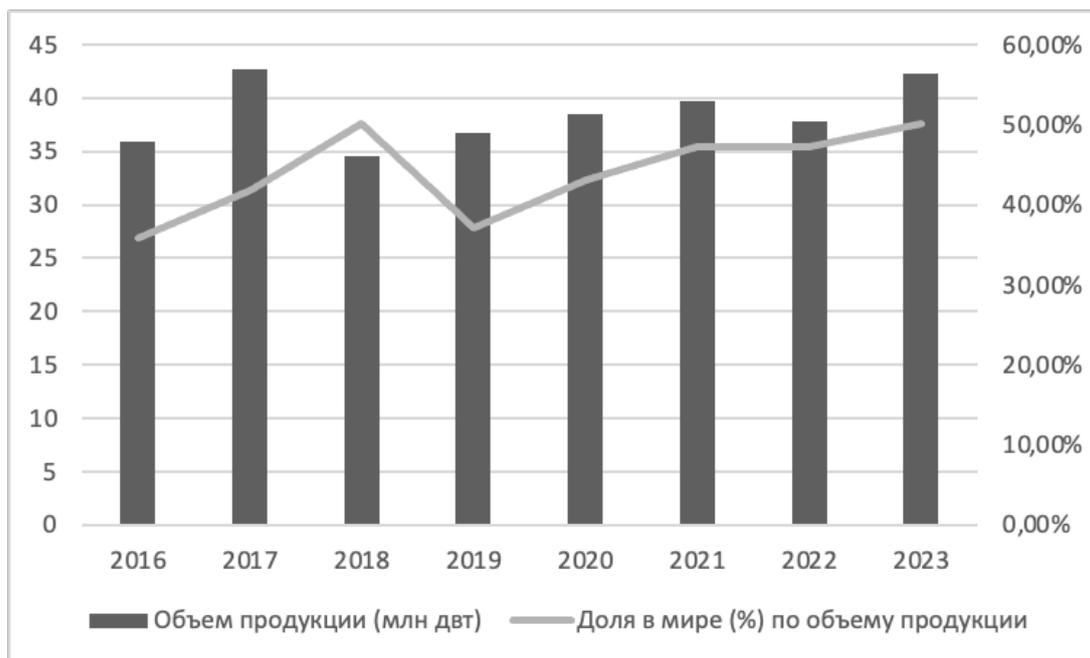


Рис.1. Выпуск судостроительной продукции КНР и его доля от мирового выпуска, 2016–2023 гг.

Fig. 2. Shipbuilding output in the PRC and its share of world output, 2016–2023.

Составлено по: 2023年中国造船行业市场现状分析：从造船大国到造船强国. 智研咨询. 2024年02月28日 [Анализ состояния рынка судостроительной промышленности Китая в 2023 г.: от страны с крупным судостроением к стране с мощным судостроением]. *Chyx.com*, 28.02.2024. URL: <https://www.chyx.com/industry/1175469.html> (дата обращения: 01.05.2024). (На кит.); 中国造船，世界第一！2023年中国船舶工业数据发布. 搜狐. 2024年01月15日 [Китай – первый в мире в судостроении! Данные о судостроительной промышленности КНР в 2023 г.]. *Sohu.com*, 15.01.2024. URL: https://www.sohu.com/a/751937679_175033 (дата обращения: 07.02.2024). (На кит.)

Compiled from: 2023年中国造船行业市场现状分析：从造船大国到造船强国. 智研咨询. 2024年02月28日 [Analysis of the current market situation of China's shipbuilding industry in 2023: from a large shipbuilding country to a strong shipbuilding country]. *Chyx.com*, Feb 28, 2024. URL: <https://www.chyx.com/industry/1175469.html> (accessed: 01.05.2024). (In Chinese); 中国造船，世界第一！2023年中国船舶工业数据发布. 搜狐. 2024年01月15日 [China's shipbuilding ranks first in the world! China's shipbuilding industry data for 2023 released]. *Sohu.com*, Jan 15, 2024. URL: https://www.sohu.com/a/751937679_175033 (accessed: 07.02.2024). (In Chinese).

* * *

За рассмотренный период в 70 лет китайское судостроение прошло путь от «нуля» до создания крупнейшей судостроительной державы мира. Можно выделить следующие характеристики развития отрасли к настоящему времени:

- КНР по многим позициям, в т.ч. в области судостроения, достигла технологической независимости;
- наработана серьёзная законодательная база и создана институциональная основа отрасли;
- несмотря на проведение активных рыночных реформ, ключевые судостроительные верфи страны продолжают оставаться государственными или косвенно находятся под государственным контролем;

– на сегодняшний день судостроение является сугубо экспортноориентированной отраслью экономики КНР, порядка 90% выпускаемой продукции идёт на экспорт.

В заключение следует отметить, что накануне пандемии COVID-19 в судостроении КНР прослеживались следующие тенденции. Во-первых, на фоне снижения объёмов мировой торговли и появления на рынке избыточных мощностей были проведены реформы по консолидации и оптимизации деятельности верфей вокруг трёх центров. Во-вторых, на фоне сокращения темпов роста мировой торговли и, соответственно, падения спроса на морские грузоперевозки объём судостроительной промышленности показал снижение в первой половине десятилетия и стабилизацию показателей во второй половине 2010-х гг. В-третьих, предпринимались меры по продвижению китайского судостроения вверх по цепочке добавленной стоимости, развивается строительство крупных контейнеровозов и СПГ-танкеров. Тем не менее, китайская судостроительная промышленность всё ещё сталкивается с проблемой зависимости от импорта технологий в ряде областей судостроения.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- Ильинская И.Д., Лозинский А.Н., Сазонов С.Л. Китай – мировой лидер в морских перевозках и судостроении // Россия и Китай: проблемы стратегического взаимодействия: сборник Восточного центра. Выпуск № 26. Чита: ЗабГУ, 2023. С. 36–42.
- Магдалинская Ю.В. Судостроение в Китае: готовность к новым вызовам. Часть 1 // Проблемы развития корабельного вооружения и судового радиоэлектронного оборудования. 2018. № 2. С. 50–55.
- Магдалинская Ю.В. Судостроение в Китае: готовность к новым вызовам. Часть 2 // Проблемы развития корабельного вооружения и судового радиоэлектронного оборудования. 2018. № 3. С. 31–43.
- Семенова Н.К. Морские порты Китая: современное состояние и перспективы. М.: ИВ РАН, 2023. 472 с.

REFERENCES

- I'inskaya I.D., Lozinskiy A.N., Sazonov S.L. (2023). Kitay – mirovoy lider v morskikh perevozkakh i sudostroyenii [China is a world leader in shipping and shipbuilding]. In: *Rossiya i Kitay: problemy strategicheskogo vzaimodeystviya* [Russia and China: problems of strategic interaction], 26: 36–42. Chita: Transbaikal State University. (In Russian).
- Magdalinskaya Yu.V. (2018). Sudostroyeniye v Kitaye: gotovnost' k novym vyzovam. Chast' 1 [Shipbuilding in China: readiness for new challenges. Part 1]. *Problemy razvitiya korabel'nogo vooruzheniya i sudovogo radioelektronного oborudovaniya* [Problems of ship armament and vessel radioelectronic equipment development], 2: 50–55. (In Russian).
- Magdalinskaya Yu.V. (2018). Sudostroyeniye v Kitaye: gotovnost' k novym vyzovam. Chast' 2 [Shipbuilding in China: readiness for new challenges. Part 2]. *Problemy razvitiya korabel'nogo vooruzheniya i sudovogo radioelektronного oborudovaniya* [Problems of ship armament and vessel radioelectronic equipment development], 3: 31–43. (In Russian).
- Semenova N.K. (2023). *Morskiye porty Kitaya: sovremennoye sostoyaniye i perspektivy* [Seaports of China: current state and prospects]. Moscow: Institute of Oriental Studies, 472 p. (In Russian).

* * *

- Aritua, B., Chiu, H., Cheng, L., Farrell, S., & de Langen, P. (2022). *Developing China's Ports: How the Gateways to Economic Prosperity Were Revived*. The World Bank. International Development in Focus. Washington, DC, 122 p.
- Collins Gabriel, Grubb Michael C. (2008). A Comprehensive Survey of China's Dynamic Shipbuilding Industry. *CMSI Red Books*, Study No. 1.
- Evan S. Medeiros, Roger Cliff, Keith Crane, James C. Mulvenon (2005). *A New Direction for China's Defense Industry*. RAND Corporation. California, 330 p.
- Hu Wenlong (2019). Zhongguo chuanbo gongye 70 nian: licheng, chengjiu ji qishi [70 years of China's shipbuilding industry: history, achievements and inspiration]. *Zhongguo jingmao dao kan [China Economic & Trade Herald]*, 32: 28–34. (In Chinese). [胡文龙: 中国船舶工业70年: 历程、成就及启示. 中国经贸导刊. 2019年11期].
- Grace W.Y. Wang, Chen Gao (2013). Technical Efficiency and Port Competition: Revisiting the Bohai Economic Rim, China. *Journal of Risk and Financial Management*, 5 (1): 115–130.
- Li Shanyan, Jin Weichen, Cai Jingwei, Wang Hong, Shu Zhai (2023). 2022 nian quanqiu jizhuangxiang chuan yunshu shichang huigu yu houshi zhanwang [Review and Outlook of the Global Container Shipping Market in 2022]. *Shijie haiyun [World shipping]*, 3: 6–13. (In Chinese). [李姗晏、金伟晨、蔡敬伟、王洪和树摘. 2022年全球集装箱船运输市场回顾与后市展望. 世界海运. 第46卷第3期. 2023年].
- Rong Xinchun (2012). Shilun xin Zhongguo haiyun shiye de fazhan he bianqian (1949–2010) [On the development and changes of China's shipping industry (1949–2010)]. *Zhongguo jingji shi yan [China economic history]*, 2: 127–137. (In Chinese). [彤新春. 试论新中国海运事业的发展 and 变迁 (1949—2010). 中国经济史研. 2012年 第2期 127 - 137页].
- Soo Kee Tan (2017). Race in the Shipbuilding Industry: Cases of South Korea, Japan and China. *The International Journal of East Asian Studies*, 6 (1): 65–81.
- Xie Yu, Yin Qing, Jin Weichen (2021). «Shisanwu» Zhongguo chuanbo gongye fazhan huigu yu weilai zhanwang [Review and Future Prospects of China's Shipbuilding Industry Development during the 13th Five-Year Plan Period]. *Shijie haiyun [World shipping]*, 2: 5–9. (In Chinese). [谢予, 阴晴, 金伟晨. “十三五”中国船舶工业发展回顾与未来展望[J]. 世界海运. 2021, 2: 5–9].

Поступила в редакцию: 11.07.2024
 Принята к публикации: 15.07.2024

Received: Jul 11, 2024
 Accepted: Jul 15, 2024