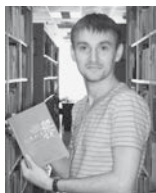


ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ПРОВИНЦИИ ЛЯОНИН КНР В НАЧАЛЕ XXI в. ПЛАНЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ*



Иван Валерьевич СТАВРОВ,

кандидат исторических наук, научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, г. Владивосток.
stavivan@mail.ru

В статье анализируются основные положения Программы реконструкции старой промышленной базы провинции Ляонин КНР, приведены её результаты экономического её развития в начале XXI в.

Ключевые слова: КНР, провинция Ляонин, экономические преобразования, экономическая политика.

CHINESE LIAONING PROVINCE — ECONOMIC DEVELOPMENT
IN THE EARLY 21ST CENTURY — PLANS AND OUTCOMES.

I. V. Stavrov. Cand.Sc. (History), researcher of the Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, FEB RAS.

The article aims to analyze the program of revitalization of the old industrial base in China's Liaoning province and to represent the results of economical development in this area in the early 21st century.

Key words: China, Liaoning province, economic revitalization, economic policy.

К середине XX в. Китай был слаборазвитой аграрной страной с тяжёлым наследием эпохи колониализма, мировой и гражданской войн. С приходом к власти КПК и образованием КНР начался процесс индустриализации, в котором особую роль сыграл северо-восточный регион, где к середине XX в. уже было создано относительно развитое промышленное производство. Однако с переходом к политике реформ и открытости (1978 г.) его значение в экономике страны стало уменьшаться. Так, в 1980 г. доля трёх северо-восточных провинций в ВВП Китая равнялась 13,2%, в 2010 г. — 8,6% [1, с. 17; 2, с. 9].

В начале 1980-х гг. в КНР была принята так называемая «пошаговая» стратегия модернизации. На первом этапе её реализации (1980-е гг.) предполагалось «...заложить фундамент, накопить силы и подготовить соответствующие условия» для развития производства (достичь уровня «тепла и сытости»), на втором (1990-е гг.) — «вступить в... период экономическо-

* Работа выполнена при поддержке гранта РГНФ (проект № 11-33-00361a2) и гранта Отделения историко-филологических наук РАН (проект № 09-1-ОИФН-01).

го подъёма» [3, с. 20, 24], обеспечив среднезажиточный уровень жизни. Таким образом, за период с 1980 г. по 2000 г. предполагалось построить общество «сяокан» (малого достатка).

Третий этап модернизации пришёлся на 2000-е годы. В этот период власти Китая стали уделять особое внимание региональному развитию. Если на предыдущих этапах акцент делался на подъёме экономики восточных провинций, то теперь — на возрождении и развитии центрального и западного, а также северо-восточного регионов страны. На XVI съезде КПК (в дальнейшем и на XVII) рассматривались вопросы гармоничного развития регионов, в том числе проблема реконструкции старой промышленной базы Северо-Востока [4, 5]. В октябре 2003 г. на 3-м Пленуме ЦК КПК 16-го созыва была принята «Стратегия возрождения старых промышленных баз Северо-Востока», а в 2007 г. — «План возрождения Северо-Востока».

Провинция Ляонин занимает особое положение среди регионов Дунбэя, являясь пограничной территорией между Восточным, Центральным и Северо-Восточным Китаем. В современной системе экономико-географического деления Китая Ляонин часто относят к Восточной зоне, однако исторически, этнокультурно и административно принадлежит Северо-Востоку. После образования КНР провинция Ляонин стала крупнейшим промышленным центром региона, где были сосредоточены основные компоненты тяжёлой индустрии. Доля промышленности в экономике провинции в 1978 г. составляла 71,07%, в 1985 г. — 63,26%, 1990 г. — 50,88, в 2005 г. — 48,08%, в 2010 г. — около 54% [6, табл. 3—1].

14 января 2005 г. комитетом КПК и правительством провинции Ляонин были приняты «Основные направления работы по возрождению старой промышленной базы Ляонина» (далее Программа) [7, с. 18—95]. В документе выделялись основные социально-экономические проблемы провинции: низкий уровень маркетизации, для повышения которого не хватало внутреннего потенциала; технологическое старение традиционных отраслей промышленности, что снижало конкурентоспособность производимых товаров; неэффективность государственных предприятий, в функции которых входило социальное обеспечение работающих; проблемы занятости и повторной занятости, что приводило к росту социального напряжения*. И, наконец, диспропорции внутрирегионального развития, в частности, проблемы моногородов и т.п. [7, с. 20].

В Программе выделены основные принципы возрождения старой промышленной базы Ляонина: придерживаться курса на стимулирование упорядочения и реконструкции с помощью реформ и открытости; развивать новые отрасли и реконструировать традиционные; уделять первостепенное внимание скоординированному развитию; максимально использовать внутренний потенциал, при этом государственной поддержке отводилась роль дополнительного источника развития, а также держать курс

* На рубеже 1990 — 2000-х гг. на территории провинции зарегистрированы несколько крупных забастовок [8, с. 91].

на постоянное улучшение жизни людей [7, с. 22—23]. Главная цель экономического развития — «...к 2010 г. в основном добиться... возрождения старой промышленной базы Ляонина» [7, с. 24].

По прогнозам составителей Программы, к этому времени ВРП провинции должен достичь 1,18 трлн. юаней при среднегодовом приросте 10% и более; ВРП на душу населения — 27 тыс. юаней; прирост иностранных инвестиций в основные фонды должен составить 15% в год. Не обойдена вниманием и социальная составляющая. Уровень безработицы не должен превысить 5% от общей численности трудоспособного населения, среднедушевые доходы городского и поселкового населения планировалось увеличить до 12 500 юаней, а чистые доходы крестьян — до 5500 юаней. При реализации Программы в провинции предполагалось построить общество «среднего достатка» [7, с. 26].

В Программе отмечалось, что необходимо особое внимание обратить на развитие инфраструктуры, промышленности, сельского хозяйства и сферы обслуживания. Среди инфраструктурных проектов выделяется развитие портового хозяйства, в первую очередь города-порта Далянь, превратив его в один из важных центров международных морских перевозок Северо-Восточной Азии с современной системой обслуживания («...обладающий достаточно очевидными сильными сторонами и выполняющий роль силы, приводящей в движение экономику региона») [7, с. 27]. При этом Далянь наделялся достаточно выраженными центральными функциями. К нему привязывалось развитие всей береговой линии — портов Инкоу, Дандун и Цзиньчжоу. Далянь должен играть роль главного порта, принимающего крупные морские суда, а остальные порты выполнять вспомогательные функции. Согласно Программе предполагалось развитие в Даляне гражданского судоходства, т.е. строительство причалов для пассажирских теплоходов, яхт и т.п.

Важно отметить, что составители Программы сделали акцент на всестороннем развитии транспортной инфраструктуры — портового хозяйства, железнодорожного, авто- и авиатранспорта, которые связывали бы экономические центры провинции с остальными её частями. В автомобильной промышленности предполагалось провести реорганизацию предприятий, их объединение для выпуска «автомашин среднего и высокого качества». Планировалось усовершенствовать процесс производства пассажирских автобусов, грузовой автотехники и её комплектующих. Особое внимание уделялось развитию совместных предприятий, таких как завод по выпуску комплектующих «Хуачэнь — БМВ», шэньянский завод «Мицубиси», и др.

Наибольшее внимание, пожалуй, уделено развитию судостроения. В документе указывалось на необходимость поддержки трёх крупных судостроительных заводов: даляньских «Чжунгун» и «Синьчуань чжунгун», а также бохайского «Чуаньбо чжунгун», на которых должно сосредоточиться производство супертанкеров, сверхтяжёлых контейнеровозов, многоцелевых судов с высокой добавленной стоимостью. К 2010 г. планировалось увеличить возможности судостроения до 6,5 млн. т и тем самым обеспечить провинции одно из первых двух мест в стране по выпуску такой продукции [7, с. 29—31].

В программе говорилось также о строительстве железнодорожного транспорта: локомотивов, вагонов и скоростных составов (в КНР в последние годы наблюдается бум строительства скоростных железнодорожных магистралей, которыми опоясан и Северо-Восток КНР). Определённое внимание уделено авиатранспорту, производству комплектующих по лицензиям на шэньянском и других авиазаводах.

Стремительно развивающейся китайской экономике требовалось большое количество разного рода оборудования — станков, электрооборудования и т.п. Провинция Ляонин на протяжении всей истории КНР являлась лидером в данной сфере, поэтому в документе подчёркнута необходимость сосредоточения производства оборудования для проектов общегосударственного значения. В связи с тем что в Китае остро стоит экологическая проблема, в Программе обозначено производство оборудования для охраны окружающей среды: водоочистные и мусоросжигающие установки, оборудование для обессеривания угля, очистки воздуха от выхлопов автомобилей и различных производств [7, с. 30—34].

Следующий раздел Программы посвящён развитию производств, традиционных для Ляонина, — нефтехимии, металлургии, строительных материалов. Предлагалось реконструировать ряд старых предприятий, а также увеличить объёмы их производства. Так, в 2010 г. возможности по переработке сырой нефти должны были достичь 86,2 млн. т, этилена — 3,3 млн. т, производство чугуна — 40 млн. т, стали — 43 млн. т, проката — 45 млн. т, бетона — 30 млн. т [7, с. 36—39].

На рубеже XX—XXI вв. в традиционные отрасли промышленности всё больше начинают внедряться «высокие» технологии. Для провинции Ляонин налаживание высокотехнологичного производства стало насущной задачей. С одной стороны, новые отрасли абсорбировали часть трудоизбыточного населения, с другой — диверсифицировали экономику провинции, сделав её более привлекательной и конкурентоспособной. К 2010 г. стоимость такой продукции должна была составить 600 млрд. юаней при объёме добавочной стоимости 12 и более процентов ВВП. Авторы Программы поставили задачу превратить Зону высоких технологий между Далянем и Шэньянем в четвёртый полюс развития таких отраслей в стране [7, с. 40]. При этом в Шэньяне предполагалось сосредоточить производство для внутреннего потребления, а в Даляне — для экспорта. Даляньский парк программного обеспечения должен стать крупнейшим в Китае центром подготовки специалистов.

Определённое внимание уделено созданию отраслевых цепочек. К примеру, предполагалось интегрировать производство электроники и легковых автомобилей, чтобы такие предприятия выпускали автомобильную электронику и т.п. Стоит отметить, что составители Программы ориентировались на местную специфику, опираясь на существующие возможности провинции.

Развитию сельского хозяйства также уделялось большое внимание. Несмотря на то что доля городского населения около 80%, численность лиц, занятых в сельскохозяйственном труде, составляла около 48%. В связи

с этим развитие аграрной сферы приводило к росту занятости населения и снижению социальной нестабильности. Доля аграрного комплекса в ВРП провинции сравнительно невелика, однако власти прилагали усилия для его развития. На первый план выдвигалось создание перерабатывающих производств. К 2010 г. предполагалось довести уровень переработки сельскохозяйственной продукции до 55%.

Согласно Программе на территории провинции планировалось создание пяти крупных зон сельскохозяйственного производства. В прибрежных районах акцент делался на производство морепродуктов, фруктов, цветов, а также на развитие животноводства, в восточной и западной частях провинции — лесоводства, животноводства и производства сырья для фармацевтической промышленности, а также отмечена проблема организации базы переработки продукции сельского хозяйства общегосударственного уровня, повышения качества продукции, снижения вредных компонентов при переработке овощей, фруктов и т.п.

И, наконец, в Программе затронута проблема развития современной сферы обслуживания, так называемый третий сектор. К 2010 г. её доля в ВРП провинции должна составить 41%. Выделены следующие направления работы: создание современной логистики, системы консультационных и посреднических услуг; развитие трудоёмких отраслей, таких как транспорт, торговля, туризм и т.п., финансов, операций в области недвижимости; усиление специализации в сферах культуры, образования и спорта. В сфере логистики предполагалось создание нескольких центров: Шэньян и Цзиньчжоу обслуживали бы внутренние потребности, а Далянь — как внутренние, так и внешние, главным образом страны Северо-Восточной Азии. Для этой цели предпринималось строительство авто- и железных дорог, совершенствование транспортного оборудования [7, с. 49—54].

Таковы в целом были планы провинциального правительства на 2005—2010 гг. Теперь рассмотрим предварительные результаты экономического развития региона. В связи с тем, что детализированная статистика за 2010 г. пока не опубликована, мы (за редким исключением) будем опираться на данные за 2009 г., которые в основном отражают тенденции развития региона. За шестилетний период (2005—2010 гг.) ВРП провинции Ляонин вырос в 2,27 раза. На душу населения в 2009 г. приходилось 35 239 юаней, что существенно выше планового показателя (27 000 юаней). Среднедушевые доходы горожан в 2009 г. увеличились до 15 761 юаней, сельян — до 5958 юаней, что также выше прогнозируемых показателей (соответственно 12 500 и 5500 юаней в 2010 г.).

Определённые изменения произошли и в структуре ВРП (табл. 1). По-прежнему ведущей сферой остаётся промышленность, её доля возросла с 48,08% в 2005 г. до 54,01% в 2010 г., доля же сельского хозяйства сократилась чуть более чем на 2%, что весьма закономерно, учитывая индустриальный статус провинции, а также всё большее увеличение доли сферы услуг в ВРП. Несмотря на сокращение, доли последней с 40,95% в 2005 г. до 37,06% в 2010 г. при плановом показателе 41% её объём в абсолютных зна-

Таблица 1

ВРП провинции Ляонин и его размещение (1978—2010 гг.), млрд. юаней

Год	ВРП	Первичный сектор	Вторичный сектор	Третичный сектор	Доля ВРП провинции в ВВП КНР
1978	22,92	3,24	16,29	3,39	6,28
1980	28,10	4,61	19,23	4,26	6,18
1985	51,86	7,49	32,81	11,56	5,75
1990	106,27	16,86	54,08	35,33	5,69
1995	279,34	39,22	139,0	101,12	4,59
2000	466,91	50,34	234,44	183,12	4,70
2005	804,73	88,24	386,96	329,55	4,35
2006	930,45	93,94	456,68	379,83	4,30
2007	1116,43	113,34	554,42	448,67	4,20
2008	1366,86	130,20	715,88	520,77	4,35
2009	1521,25	141,49	790,63	589,13	4,46
2010	1827,83	163,11	987,23	677,49	4,59

Таблица составлена автором на основе источников: [1, с. 16; 6, табл. 3—1; 9, с. 24; 10, табл. 2—1].

чениях, наоборот, превысил плановый уровень, что объясняется более высокими темпами развития промышленности и в целом вторичного сектора.

С 2005 г. несколько изменилась структура промышленности. Доля тяжёлой индустрии постепенно начала сокращаться с 83,46% в 2005 г. (максимальный показатель с 1978 г.) до 80,68% в 2009 г. Возросла доля лёгкой промышленности соответственно с 16,53% до 19,32% [6, табл. 14—1; 9, с. 285; 11, табл. 14—1], что отчасти свидетельствует о постепенной переориентации промышленности на выпуск товаров массового спроса.

Не малый интерес вызывает анализ изменений в структуре сельского хозяйства. Впервые доля животноводства превысила долю растениеводства: если в 2005 г. валовая стоимость животноводства составила 38,07%, а растениеводства — 38,29%, то в 2009 г. соответственно 43,31% и 33,77%. Динамика роста первого и снижения второго производства наблюдается с 1978 г., когда доминировало земледелие (79,06%), что свидетельствует об изменении качества питания населения, в рацион которого всё больше входит мясо и другие продукты животноводства, и повышении уровня жизни в целом [6, табл. 13—5]*.

* Стоит отметить, что с 2005 по 2009 г. коэффициент Энгеля (доля затрат на питание) сократился в городе с 38,8 до 38,0, а в деревне — с 41,6 до 36,7 (коэффициент Энгеля, равный 30 — 40, характеризует зажиточное общество) [6, табл. 10—2].

В структуре агропромышленного комплекса провинции было предусмотрено развитие сферы сельскохозяйственных услуг. Статистика впервые зарегистрировала наличие таких услуг в 2005 г. Несмотря на медленный рост, их доля с 2005 г. по 2009 г. возросла с 2,62% до 3,98%. Появление новой отрасли агропромышленного комплекса связано с курсом на всестороннее развитие сферы услуг, что будет способствовать увеличению занятости сельского населения [6, табл. 13—5]. Существенны изменения в области транспорта и логистики. Во-первых, значительно возросла протяжённость автодорог. Их общая длина с 2005 г. по 2009 г. увеличилась в 1,88 раз и составила 101 117 км (в 2005 г. — 53 521 км). Дороги с твёрдым покрытием имели протяжённость 62 497 км (рост в 1,64 раза с 2005 г.). Скоростные магистрали составили 2833 км, их протяжённость возросла в 1,59 раз (1773 км в 2005 г.) [6, табл. 16—2].

Протяжённость железнодорожных линий за рассматриваемый период возросла незначительно (с 3922 км до 3962 км), что объясняется высокой развитостью железнодорожной сети провинции Ляонин, где активно строятся высокоскоростные железнодорожные линии, связывающие столицу провинции (г. Шэньян) с крупными городами региона и со столицей (через Пекин и со значительной частью Китая).

Во-вторых, возрос грузооборот. Так, объём грузооборота портов провинции с 2005 по 2009 г. вырос в 1,8 раза (с 302,08 млн. т до 555,13 млн. т) [6, табл. 16—16]. Объём грузов, перевезённых другими видами транспорта, увеличился в 1,42 раза (с 977,48 млн. т до 1395,41 млн. т) [6, табл. 16—5]. Таким образом, очевидны значительные сдвиги в развитии логистических услуг провинции: Ляонин стал крупным транзитным центром Северо-Восточной Азии.

Одним из показателей успешного развития региона стало привлечение иностранных инвестиций. С 2005 г. по 2009 г. их среднегодовой прирост составил 36,5% при плановом показателе 15% в год. При этом в 2006 г. прирост составил 6%, в 2007 г. и 2008 г. — 64% и 82% соответственно, а в 2009 г. отмечается отток инвестиций (на 6%), что связано с влиянием мирового финансового кризиса [6, табл. 6—1]. Интенсивный приток инвестиций в регион в 2000-е гг. не случаен. В 1980—1990-е гг. иностранные инвестиции оседали в основном в специальных экономических зонах Восточного Китая. Лишь с переходом к третьему этапу модернизации в 2000-е гг. правительство активно взялось за выправление диспропорций регионального развития. Рост иностранных инвестиций способствовал развитию производства и абсорбции избыточной рабочей силы. Косвенно об этом свидетельствуют данные по безработице. Если в 2005 г. доля безработных в провинции Ляонин составляла 5,6% (в 1990 г. — 2,2%), то в 2009 г. она сократилась до 3,9% [10, табл. 4—19]*.

Ещё одним аспектом развития провинции является международная торговля. Внешнеторговый оборот с 2005 г. по 2009 г. возрос в 1,53 раза

* Автор выражает благодарность А.С. Веремейчику за своевременно предоставленную информацию.

(с 41,01 до 62,92 млрд. долл. США). Доля экспорта за данный период сократилась с 57,15% до 53,14%, а доля импорта, наоборот, возросла с 42,85% до 46,86%. На изменение этих показателей во многом повлиял мировой экономический кризис (в 2008 г. товарооборот составил 72,44 млрд. долл. при доле экспорта 58,04%, а импорта — 41,96%) [6, табл. 18—2]. В 2010 г. наблюдались положительные тенденции — экономика провинции стала оправляться от кризиса, товарооборот достиг 80,67 млрд. долл. [1, с. 67].

Таким образом, предварительный анализ общих показателей Программы развития провинции Ляонин показывает, что руководству региона удалось добиться больших успехов. Существенно возрос ВРП, несколько изменилась экономическая структура. Конечный смысл экономических преобразований состоит в повышении уровня жизни людей, и материалы статистического учёта свидетельствуют об изменении как количественных (средняя заработная плата и т.п.), так и качественных (коэффициент Энгеля) показателей. Постепенно снижается доля безработных, рост числа которых был вызван реформированием государственных предприятий на рубеже 1990—2000-х гг.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ И ИСТОЧНИКОВ

1. Чжунго тунци чжайяо — 2011 = Краткий статистический справочник КНР. Пекин: Чжунго тунци чубаньшэ, 2011.
2. Лукьянова Е.Л. Северо-Восток Китая в системе общекитайского разделения труда: автореф. дис... канд. геогр. наук. Иркутск, 2010.
3. XII Всекитайский съезд Коммунистической партии Китая: документы. Пекин: Изд-во лит. на иностр. яз., 1982.
4. Доклад Цзян Цзэминя на XVI Всекитайском съезде КПК (8 ноября 2002 г.) URL: <http://www.bg.china-embassy.org/bjly/zgzt/zggcddslcqqgdbdh/t138984.htm> (дата обращения: 29.07.2011).
5. Доклад Ху Цзиньгао на XVII Всекитайском съезде КПК (15 октября 2007 г.) URL: <http://www.russian.people.com.cn/31521/6290174.html> (дата обращения: 27.02.2008).
6. Ляонин тунци няньцзянь — 2010 = Статистический ежегодник провинции Ляонин — 2010. [Электронный ресурс]. Пекин: Чжунго тунци чубаньшэ, 2010. — 1 электрон. опт. диск (CD-ROM). Загл. с коробки диска.
7. Циркуляр комитета КПК и правительства провинции Ляонин о рассылке «Основных направлений работы по возрождению старой промышленной базы Ляонина» // КНР: проблемы социально-экономического развития: Экспресс-информация ИДВ РАН. М., 2007. № 5.
8. Ши Дань. Протесты рабочих Ляонина // Государство и общество в Китае на пороге XXI века: информ. материалы ИДВ РАН. Серия В: Общество и государство в Китае в ходе реформ. М., 2000. Вып. 8.
9. Ляонин тунци няньцзянь — 2001 = Статистический ежегодник провинции Ляонин — 2001. Пекин: Чжунго тунци чубаньшэ, 2001.
10. Чжунго тунци няньцзянь — 2010 = Китайский статистический сборник — 2010. [Электронный ресурс]. Пекин: Чжунго тунци чубаньшэ, 2010. — 1 электрон. опт. диск (CD-ROM). Загл. с коробки диска.
11. Ляонин тунци няньцзянь — 2006 = Статистический ежегодник провинции Ляонин — 2006. [Электронный ресурс]. Пекин: Чжунго тунци чубаньшэ, 2006. — 1 электрон. опт. диск (CD-ROM). Загл. с коробки диска.