

Каланова А.Б.,

Тошкент молия институти «Статистика»
кафедраси катта ўқитувчиси

ХИТОЙ ИҚТИСОДИЙ ТАРАҚҚИЁТИДА ДЕНГИЗ ТРАНСПОРТИ АҲАМИЯТИНИНГ ОШИБ БОРИШИ

КАЛАНОВА А.Б. ХИТОЙ ИҚТИСОДИЙ ТАРАҚҚИЁТИДА ДЕНГИЗ ТРАНСПОРТИ АҲАМИЯТИНИНГ ОШИБ БОРИШИ

Мақолада Хитойда денгиз ва дарё транспортининг ривожланиш йўналишлари ва истиқболлари таҳлил этилган, саноат ва савдо марказларининг ўзаро боғланишида портларнинг аҳамияти ўрганилган.

Таянч иборалар: денгиз транспорти, дарё транспорти, порт, ички савдо, ташқи савдо, логистика.

КАЛАНОВА А.Б. ПОВЫШЕНИЕ РОЛИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА В ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ КИТАЯ

В статье анализируются направления и перспективы развития морского и речного транспорта Китая. Изучено значение портов в установлении связи между промышленными и торговыми центрами страны.

Ключевые слова: морской транспорт, речной транспорт, порт, внутренняя торговля, внешняя торговля, логистика.

KALANOVA A.B. ENHANCING THE ROLE OF MARITIME TRANSPORT IN ECONOMIC DEVELOPMENT OF CHINA

The article analyzes the trends and prospects of development of sea and river transport in China. Studied the importance of ports in establishing a link between the industrial and commercial centers of the country.

Keywords: maritime transport, river transport, ports, trade, foreign trade, logistics.

Жаҳон иқтисодиётининг глобаллашуви халқаро савдо муносабатларининг тараққиётига олиб келмоқда. Ташқи савдонинг ривожланишида савдо йўллари ва транспорт тизимларининг аҳамияти каттадир. Савдони ривожлантиришда энг арзон ва қулай транспорт тури денгиз транспорти ҳисобланади. Ўзбекистон анклав мамлакат бўлиб денгиз йўлларига бевосита чиқиш имконияти бўлмаса ҳам, дарё транспортидан фойдаланиши мумкин. Мамлакатнинг ички ва ташқи савдосини ташкил этишда денгиз ва дарё транспортини ривожлантириш ва ундан унумли фойдаланишда Хитой тажрибаси катта аҳамият касб этади.

Осиёнинг йирик континентал-денгиз мамлакати ҳисобланган Хитойнинг иқтисодий ўсиши аввал Шарқий Осиёнинг орол ва ярим-орол мамлакатлари ва ҳудудларида (Япония, Жанубий Корея, Тайвань ва бошқ.) эришилган «иқтисодий мўъжиза» билан боғлиқ равишда қайд этилган «Тинч океани асри» кириб келишини муқаррар қилди. Хитойнинг анча узун денгиз қирғоғига эга эканлиги, иқтисодиётнинг экспортга йўналтирилганлиги, унинг хом ашё ресурсларига тобелиги ортиб бориши, денгиз фаолияти билан боғлиқ иқтисодиёт тармоқларининг фаол ривожланиши – буларнинг барчаси Хитойнинг ўсиши яққол «денгиз ўлчамлари»га эга эканлигини таъкидлайди.

Хитой иқтисодиёти ва жамияти учун денгиз фаолиятининг аҳамияти катта эканлиги мамлакатнинг умумқабул қилинган уч меридионал минтақага ажратилишида ҳам намоён бўлади: шарқий (денгиз бўйи), марказий ва ғарбий (чекка). Айнан Хитойнинг шарқи мамлакатнинг энг ривожланган минтақаси ҳисобланади ва иқтисодий ислохотлар давомида унинг позициялари янада мустаҳкамлашди. ХХРнинг 10 та шарқий провинцияларида ЯИМнинг 53,7% ишлаб чиқарилмоқда, ушбу ҳудудларнинг экспорти ҳажми мамлакат экспорт ҳажмининг 88,3%ини ташкил этмоқда.

6 та марказий провинциялар учун ушбу кўрсаткичлар тегишли равишда 19,4% ва 3,5% ҳажмда, 12 та ғарбий провинциялар учун эса 18,5% ва 4,3%ни ташкил этди¹. ХХР Давлат океанология маъмурияти томонидан нашр

этилган «Хитойда 2010 йилда денгиз фаолиятининг ривожланиши тўғрисидаги маъруза»даги маълумот кўрсатишича, мамлакат денгиз хўжалиги томонидан ишлаб чиқарилган товарлар ва кўрсатилган хизматларнинг умумий ҳажми 3,196 трлн юанни ташкил этиб, бу ЯИМнинг 10%га² тенгдир.

Денгиз портларининг денгизбўйи ҳудудларнинг ривожланишида ўрни каттадир. ХХРда амалга оширилаётган ислохотларнинг юқори суръатлари иқтисодиётнинг «очиқлиги», мамлакат ташқи савдо айланмасининг ўсиб бориши билан уйғунлашган. Айниқса, 2001 йил охирида мамлакатни ЖСТга аъзо бўлганлигидан сўнг Хитой ташқи савдоси жадал ривожлана бошлади. Хитой товар экспорти 2000 йилдаги 249,2 миллиард доллардан 2008 йилда 1430,7 миллиард долларгача, импорти эса 225,1 миллиард доллардан 1132,6 миллиард долларгача ўсди. 2009 йилда жаҳон молиявий-иқтисодий инқирозининг таъсири натижасида ушбу кўрсаткичлар бир мунча пасайди (экспорт – 1201,7 миллиард долларгача, импорт эса 1005,6 миллиард долларгача), лекин 2010 йилдаёқ яна юқори чўққиларга эришилди (экспорт – 1577,9 миллиард доллар, импорт эса 1394,8 миллиард доллар). Ҳисоб-китобларга кўра, ташқи савдо юк ташишларнинг 90%и сув транспорти ёрдамида амалга оширилмоқда (шу жумладан денгиз транспорти орқали – 85%). Денгиз юк ташишларнинг аҳамияти Хитой экспорт товарларини ташқи бозорларга олиб чиқишда ҳамда Хитой иқтисодиётини импорт хом ашё ресурслари билан узлуксиз таъмин-

¹ Чжунготунцзичжайяо. 2010 (Краткий статистический ежегодник Китая. 2010). Пекин, 2010. -С. 16, 17.

² Жэньминьжибаохайвай бань. 24.02.2011

лашда жуда каттадир: ХХРга денгиз йўллари орқали импорт қилинаётган қора металлнинг 99%и ва нефтнинг 95%и олиб кирилмоқда. Агар 1990-йилларда сув йўллари орқали юк ташишлар динамикаси ўзгарувчан (волатиль) бўлган бўлса (1997-1998 йй. да уларнинг ҳажмлари абсолют нисбатда пасайган эди), XXI асрнинг биринчи ўн йиллигида динамика фақат ўсиш тенденциясига эга бўлди ва бу ҳол, асосан, ташқи савдони рағбатлантирувчи таъсирида юз берган. 2001 йилда Хитой сув транспорти ёрдамида юк ташишлар 1,33 миллиард тоннани ташкил этди, шу жумладан халқаро денгиз юк ташишлари – 275,7 миллион тонна, 2005 йилда ушбу кўрсаткичлар тегишли равишда 2,2 миллиард тонна ва 485,5 миллион тоннани, 2009 йилда эса 3,19 миллиард тонна ва 517,3 миллион тоннани ташкил этди¹.

Хитойнинг савдо флоти 2008 йил якунига 20925 та кемага эга бўлиб, уларнинг умумий тоннажи 44 миллион тоннани ташкил этди. 1500 тадан ортиқ Хитой денгиз савдо кемалари бошқа мамлакатлар байроқлари остида юрарди, хорижий кема эгаларига 17 та кема тегишли эди. Хитой статистика манбаларининг кўрсатишича, ХХР савдо флоти сони ва ҳажми бўйича дунёда 4-ўринни эгалламоқда. Аммо ЮНКТАД баҳолари бўйича, 2009 йилда Хитой Германиядан ўзиб кетиб учинчи ўринга чиқиб олган, Хитойнинг жаҳон савдо флотидаги улуши 2010 йилда 8,96%ни ташкил этган, Германияники эса 8,91%. Бу ҳол айнан ХХР Германияни савдо ҳажми бўйича иккинчи ўриндан учинчи ўринга сурган даврда амалга ошгани ҳам бежиз эмас².

Ички сув транспорти 2008 йил охирига келиб 230 минг кемага эга эди, уларнинг умумий тоннажи 50 миллион тоннага тенг бўлган. Ички дарё кема йўлларининг умумий узунлиги 133 минг км. ни ташкил этади, бу

¹ Чжунготунцзичжайо. 2010 (Краткий статистический ежегодник Китая. 2010). Пекин, 2010. -С. 65, 154, 156; Жэньминь жибао, 01.03.2011; Жэньминь жибао хайвай бань, 31.07.2008

² Сазонов С.Л. Реформа транспортной системы КНР и мировой финансово-экономический кризис. // «Проблемы Дальнего Востока», 2010, № 2. -С. 25; Жэньминьжибаохайвай бань, 14.06.2010; Бюллетень иностранной коммерческой информации, 09.04.2010.

ҳар қандай мамлакатдан юқори кўрсаткичдир. Энг катта кема юрадиган дарё – бу Янцзидир, у марказий Хитойни ғарбдан шарққа қараб кесиб ўтади. 2007 йилда шу дарёдан 1,1 миллиард тонна юк ташиб ўтилди, бу Пекиндан Гуанчжоугача бўлган темир йўл ташиш ҳажмидан 16 баробар кўпдир. 2005 йилдан бошлаб Янцзи юкларни ўтказиш ҳажми бўйича жаҳон дарёлари ичида етакчилик қилмоқда. Шу билан бирга ички кема йўллари сифат жиҳатидан бир-биридан кескин фарқ қилади: улар умумий узунлигининг фақатгина 11,3%и тўртинчи ва ундан юқори даражага тегишли холос. Шу сабабдан улардан ўта нотекис фойдаланилади: дарёда юк ташишларнинг 80%дан ортиғи икки дарёга – Янцзи ва Чжуцянга (Хитой жанубидаги дарё) тўғри келади³.

Хитойда портларнинг (дарё ва денгиз портлари) умумий сони 1400 дан кўп. Денгиз портларидаги юк оборотининг умумий ҳажми 2000 йилда 1,26 миллиард тоннани ташкил қилган бўлса, 2005 йилда – 2,93 миллиард тонна, 2009 йилда эса 4,75 миллиард тоннани ташкил қилди. Анъанага кўра, энг йирик денгиз порти сифатида Шанхай намоён бўлар эди, аммо 2008 йилда у ўз ўрнини Нинбо-Чжоушань портлар комплексига бўшатиб берди, у орқали 2008 йилда 520,5 миллион тонна юк, 2009 йилда эса 576,8 миллион тонна юк ташилган эди.

Шанхай порти (2000-йиллар ўрталарида ушбу шаҳардан жануброқда Ханчжоу кўрфазидидаги оролларда қурилган Яншань контейнер порти билан биргаликда) 2009 йилда 494,7 миллион тонна юкни транспортировка қилди. 2009 йилда ХХРнинг энг йирик портлари қаторига қуйидагилар ҳам кирар эди: Тяньцзинь (юк обороти – 381,1 млн. т.), Гуанчжоу (364,0 млн. т.), Циндао (315,5 млн. т.), Далянь (272,0 млн. т.), Циньхуандао (249,4 млн. т.), Шэньчжэнь (193,7 млн. т.), Жичжао (181,3 млн. т.), Инкоу (176,0 млн. т.). 2003 йилдан бошлаб денгиз портларининг юк обороти кўрсаткичи бўйича Хитой дунё мамлакатлари ўртасида биринчиликни ушлаб турибди. 2000-йиллар ўрталаридан бошлаб дунёнинг

³ Жэньминь жибао хайвай бань, 10.06.2008, 15.06.2010

энг йирик юк ташиш портлари биринчи ўнталигига 5 ўрин доимий равишда Хитой портларига тегмоқда¹.

2000-йилларда Хитойда юк ташишларни контейнерлаштириш жадал суръатлар билан ривожланди, ундан ташқари ХХР контейнер ишлаб чиқариш марказига айланди, ушбу ишлаб чиқаришда мамлакатнинг улуши 90%га яқинлашди. 2003 йилдаёқ Хитой АҚШдан ўзиб ўтиб контейнерда юк ташиш бўйича дунёда биринчи ўринга чиқиб олди. 2007 йилда Хитойнинг ушбу соҳадаги обороти 111,8 млн. стандарт контейнер (TEU) ташкил этди, 2008 йилда – 128,4 млн.; 2009 йилда жаҳон молиявий инқирози таъсирида кўрсаткич пасайиб, 120,8 млн. ни ташкил қилди, 2010 йилда эса ушбу кўрсаткич 145 млн. стандарт контейнерга тенг бўлди. 2009 йилда Шанхай контейнер портларининг обороти 25 млн. стандарт контейнерга тенг бўлди, ушбу кўрсаткич бўйича Шанхай 2007 йилдан бери дунёда иккинчи ўринни эгаллаб турибди. 2009 йилда дунёнинг энг йирик контейнер портлари йигирматалигига ХХРнинг 7 денгиз контейнер порти кирган эди, уларнинг бештаси эса биринчи ўнталикка кирган эди: Шанхай (2-ўрин), Шэньчжэнь (4-ўрин), Гуанчжоу (7-ўрин), Нинбо-Чжоушань (8-ўрин), Циндао (10-ўрин)².

Хитой контейнер денгиз портларининг нозик жойи логистик хизматлар соҳасининг ривожланмаганлиги ҳисобланади. Хориждан келаётган контейнерларнинг асосий қисми бевосита портда жойлаштирилар эди, уларга логистик воситачилар томонидан хизмат кўрсатилмас эди, бу эса маълум даражада зарар ва юкларни йўқотишга олиб келиши мумкин. Денгиз портларини дарё ва темир йўл транспорти фаолияти билан ҳамжиҳатликда фаолияти самараси ва мувофиқлиги етарли эмас. Ушбу муаммоларни ҳал этиш мақсадида 2000-йиллар ўрталаридан мамлакатда интермодал юк ташиш марказлари тармоғи (хаблар) яратила бошлади. Бундай функция 18 та шаҳарга, шу жумладан йирик

денгиз шаҳарларига (Шанхай, Гуанчжоу, Шэньчжэнь, Далянь, Нинбо, Циндао, Тяньцзинь) ва дарё портларига (Чунцин, Ухань, Чжэнчжоу) юклатилган эди.

Хитой денгиз транспорти ва портларида бош хўжалик субъекти ва молиялаштириш манбаси бўлиб давлат ҳисобланади. Хитойда порт хўжалиги ва сувда юк ташиш соҳасига хусусий капитал кичик ҳамкор сифатида жалб қилинишига қарамасдан, хусусий инвесторларнинг қизиқиши ҳеч ҳам сусаймаяпти. Аксинча, транспорт лойиҳаларида давлатнинг иштироки хусусий компанияларга истиқболли, давлат томонидан қўллаб-қувватланаётган «ўсиш нуқталари» тўғрисида маълумот беради, давлат сектори билан хусусий секторнинг ҳамкорлиги икки томон учун рискларни минималлаштиришга кўмак беради.

Ушбу соҳада тўғридан-тўғри хорижий инвестициялар учун либерализация жараёни ўта эҳтиёткорлик билан амалга оширилди. Денгиз йўловчи ташишни амалга оширишга хорижий инвесторлар 1980-йилларнинг ўрталаридаёқ қўйилган эди. Либераллаштиришнинг янги босқичи 1994 йилда бошланди, бунда денгизда юк ташиш билан шуғулланишда хорижий инвестор иштирокида корхона ташкил этишга рухсат берилди. Ундан ташқари, хорижий инвесторларга денгиз порти терминалларини қуришга ва хизмат кўрсатишга жалб этилиши, зарурий инфраструктурага эга бўлмаган терминалларни ижарага олишларига рухсат берилди. Шу билан бирга инвестицион ҳамкорлик фақатгина пай шаклида амалга оширилиши, бунда Хитой томони назорат пакетига эга бўлиши, қўшма корхонанинг ижро органлари раҳбари бўлиб фақатгина ХХР фуқаролари бўлишлари қайд этилган эди. Тўлиқ хорижий мулкка асосланган корхонани ташкил этиш фақатгина янги махсус юк ташиш йўналишлари очилаётган дагина рухсат берилар эди.

1998 йилда хорижий инвесторларга ички сув йўналишларида юк ташишда қатнашишга рухсат берилди. Қўшма корхоналар томонидан фойдаланилаётган кемаларнинг тоннажларига қўйилаётган чекловлар камайтирилди. Миллий ва хорижий инвесторлар учун табиий монополиялар хизматларига ҳақ тўлашнинг

¹ Чжунготунцзичжайяо. 2010 (Краткий статистический ежегодник Китая. 2010). Пекин, 2010. -С. 158.

² Жэньминьжибао, 29.02.2008, 27.02.2009, 26.02.2010, 01.03.2011; Жэньминьжибаохайвай бань, 25.02.2010, 15.06.2010, 14.07.2010.

ягона тарифи белгиланди, навигация хизматлари кўрсатиш, кемаларни сув ва ёқилғи билан таъминлаш тартиби унификациялаштирилди. 2000 йилда тўлиқ хорижий мулкка асосланган корхона ташкил этиш Хитойда ўз хизматларига барқарор талаб борлигини исботловчи кемада юк ва пассажир ташиш компанияларига рухсат берилди.

Хитой ЖСТга аъзо бўлганидан сўнг хизматлар соҳасида хорижий инвесторларнинг фаолиятини чеклаш нисбатан сусайди, лекин денгизда юк ташиш ва портлар масаласида баъзи чекловлар ҳозиргача мавжуд. Халқаро денгиз юк ташиш соҳасида ҳамкорлик фақатгина қўшма корхона шаклида амалга оширилиши мумкин, бунда хорижий ҳамкорнинг улуши 49%дан ошмаслиги зарур. Порт хўжалигида хорижий инвестор томонидан назоратга фақатгина алоҳида хизмат турлари бўйича йўл қўйилади: контейнерда юк ташиш ва портларда ёрдам берувчи, махсус фаолият турлари¹.

Шу билан бирга Хитой денгиз портлари миллий иқтисодиётга хорижий капитални жалб қилиш жараёнида муҳим роль ўйнаганини таъкидлаш зарур: гап фақатгина портларни хорижий инвестицияли корхоналарнинг ташқи савдо айланмасига хизмат кўрсатишида эмас, балки айнан денгиз портлари «ҳудудий очиқлик» сиёсати марказида (хорижий инвесторлар учун ўта имтиёзли режимдаги эркин иқтисодий зоналарни ривожлантириш) бўлганлигидадир.

Шундай бирлашмаларнинг (улар «эркин иқтисодий зоналар» номини олишди) биринчилари 1980 йилда катта бўлмаган Шэньчжэнь ва Чжухайбалиқчилик посёлкалари (жануби-шарқий Гуандун провинцияси) ўрнида, Гонконг ва Макао дан узоқда жойлашмаган ҳудудда ҳамда йирик денгиз портлари Шаньтоу (Гуандун провинцияси) ва Сямэнь (Фуцзянь провинцияси) ҳудудлари қисмида ташкил этилган эди. Агар мамлакатнинг бошқа ҳудудида хорижий инвестицияли

корхонанинг даромад солиғи 33% бўлса, «махсус иқтисодий зоналар»да ушбу солиқ 15%ни ташкил этади, ўз маҳсулотининг 70%ни ташқи бозорга олиб чиқувчи корхоналар эса 10% ставкада даромад солиғи тўлайди. Зоналарда фойда олиш бошлангандан сўнг солиқ тўланиши бошлангунга қадар бўлган давр ҳам узайтирилди: икки йилгача солиқ умуман ундирилмайди, яна уч йил давомида солиқларнинг ярми ундирилади, бошқа ҳудудларда эса бундай «солиқ таътили» «1+2» схемаси асосида амалга оширилади. Зоналарда бошқа турдаги солиқлар ва божхона божларини тўлаш бўйича имтиёзлар ҳам мавжуд (божхона имтиёзлари экспорт учун маҳсулот ишлаб чиқариш мақсадида материаллар, хом ашё ва асбоб-ускуналар олиб кирувчи корхоналарга берилади).

Аввалбошданоқ «махсус иқтисодий зоналар» кўпфункционали сифатида режалаштирилган эди. Улар ҳам ички, ҳам ташқи бозорни эгаллашга, қишлоқ хўжалигидан то туризмгача бўлган кенг тармоқлар спектрини ривожлантиришга йўналтирилиши керак эди. Амалда эса 1980-1990 йилларда зоналарда қайта ишлаш саноатининг технологик жиҳатдан мураккаб бўлмаган, меҳнат сиғими юқори тармоқлари мужассамлашди. Фақатгина 2000-йилларда ўз ривожланишида етакчи ҳисобланган «махсус иқтисодий зоналар» (Шэньчжэнь ва, қисман, Сямэнь) ўз ихтисослашувини ахборот технологиялари ва денгиз транспорт хизматларига алмаштиришга муваффақ бўлишди.

1984 йилда мамлакат шарқидаги 14 та денгиз портлари алоҳида имтиёзли режимдаги «очиқ денгизбўйи шаҳарлари» статусини олдилар: Далянь, Циньхуандао, Тяньцзинь, Ляньюньган, Циндао, Яньтай, Наньтун, Нинбо, Шанхай, Вэньчжоу, Фучжоу, Гуанчжоу, Чжаньцзян, Бэйхай. Кейинги даврда эса ушбу шаҳарларнинг ҳудудларида «иқтисодий ва техник ривожланиш зоналари» ташкил этилиб, ундаги имтиёзли режим мавжуд ишлаб чиқариш ва инфратузилма базасини (шу жумладан, денгиз хўжалигитармоқларини) модернизациялашга йўналтирилган эди. 1985 йилда Янцзи ва Чжуцзян дарёлари дельтасидаги кенг ҳудудларда ҳамда Фуцзянь провинцияси

¹ Кульнева П.В. Либерализация инвестиционного режима в Китае: новый этап. // «Мировая экономика и международные отношения», 2009, № 12; Мозиас П.М. Либерализация инвестиционного режима: опыт Китая. // «Проблемы Дальнего Востока», 1999, № 4.

жанубида «очиқ денгизбўйи зоналари» ташкил этилиб, ундаги преференциялар қишлоқлардаги ортиқча меҳнат ресурсларини экспортга йўналтирилган ишлаб чиқаришларда фойдаланишни рағбатлантиришга қаратилган эди. 1988 йилда бундай зоналар Ляодун ва Цзяодун яриморолларида ҳам ташкил этилди. Ўша йилдаёқ Хайнань ороли Хитойда бешинчи йирик «махсус иқтисодий зона» деб эълон қилинди.

«Худудий очиқлик» жараёни 1990-йиллар бошларида интенсивлаша борди. 1990 йилда Шанхайнинг шарқий қисмида «янги Пудун зонаси» ташкил этилиб, ундаги инвестицион режим «махсус иқтисодий зоналар»да амал қилаётган режим билан мосдир. 1991-1997 йилларда шарқий қирғоқда, ҳамда ички минтақаларда 53 та «юқори технологиялар зоналари» ташкил этилиб, уларнинг асосий вазифалари – инновацион ишлаб чиқаришга капитални жалб этиш, миллий илмий-техник ихтироларни тижоратлашувига ёрдам бериш ҳисобланади. 1992 йилдан бошлаб «эркин савдо зоналари» ташкил этила бошланди, уларнинг асосий вазифаси ташқи савдо операциялари билан боғлиқ хизматларни (транзит юкларни омборларга жойлаштириш, Хитой экспорт маҳсулотини қадоқлаш, кўргазма фаолияти, экспорт-импорт операцияларига молиявий хизматлар кўрсатиш ва бошқ.) ривожлантириш эди. 2000 йилга келиб Хитойда жами 15 та шундай зоналар пайдо бўлди, уларнинг биттаси Янцзидаги Чжанцзяган дарё портида жойлашган, қолганларининг барчаси эса денгиз портларида (Далянда, Тяньцзинда, Циндаода, Шанхайда, Нинбода, Фучжоуда, Сямэнда, Гуанчжоуда, Шэньчжэнда – 3 шундай зоналар, Чжухайда, Шаньтоуда ва Хайкоуда) жойлашгандир.

Аммо асрлар бўсағасида давлат минтақавий сиёсатининг устуворликлари ўзгара бошлади. Бу даврга келиб қирғоқбўйларида мужассамлашган кўплаб эркин зоналарнинг фаолият юритиши «ривожланган Шарқ – қолақ Ғарб» схемасидаги минтақалараро номутаносибликнинг чуқурлашувига сабабчи эканлиги намоён бўлди. Бозор ислохотларининг чуқурлашуви зоналардаги хўжалик юритиш тартибини мамлакатнинг барча худудла-

рида қўлланилишига олиб келмоқда. 1990-йиллар охирида Хитой хорижий капитални жалб қилиш бўйича шундай миқёсларга эришдики, хорижий инвесторларга бериладиган фискал имтиёзлар рағбатлантирувчи самарани йўқота бошлади. Турли гуруҳ инвесторлари (миллий ва хорижий) учун фискал ва ташқи савдо режимларининг яқинлашуви Хитойдан ЖСТга аъзо бўлишни тақозо этди¹.

Натижада минтақавий сиёсатда оғирлик маркази Хитойнинг қолақ худудларини жадал ривожлантиришни рағбатлантиришга йўналтирилди: 1999 йилда ҳукумат томонидан «Ғарбни ўзлаштириш», 2003 йилда – «Шимоли-шарқдаги эски саноат базасини жонлантириш», 2005 йилда – «Марказни кўтариш» дастурлари эълон қилинди. 2000-йилларда хорижий инвесторлар учун преференциялар тизими аста-секин тугатила бошланди, бунинг мантиқий яқуни сифатида 2007 йилда янги «Қорхоналардан олинадиган даромад солиғи тўғрисида»ги ХХР Қонуни хизмат қилиб, унда солиқ имтиёзлари худудий ёки институционал белги асосида тақдим этилиши мумкин эмаслиги белгиланган.

Аммо бу Хитой ҳукуматини денгизбўйи худудларига эътиборини пасайтирди деган фикрга олиб келмаслиги зарур. 2009-2010 йилларда ХХР Давлат кенгаши кетма-кет алоҳида минтақаларни (шу жумладан, денгизбўйи худудларини ҳам) ривожлантиришга бағишланган 13 та дастурни тасдиқлади. Дастурлар: Тумэньцзян дарёсининг қуйилиш жойи «худудларини ўзлаштириш», «Ляонин провинцияси денгизбўйи минтақаси»ни, «Бохай кўрфази иқтисодий зонасини», Янцзи дельтасини, Тайвань бўғозининг ғарбий қирғоғи зонасини, Чжуцзян дарёси дельтасини, Бэйбу кўрфази иқтисодий районини, Хуанхэ дарёси дельтасида «табиатни самарали қўриқлашни амалга ошириш зонаси»ни ва бошқаларни¹ ривожлантириш.

¹ Мозиас П.М. Региональная политика в КНР: эволюция, движущие силы, современные тенденции. // XXXVIII НК ОГК. М., 2008; Мозиас П.М. Свободные экономические зоны в Китае: современный этап развития. // XXXV НК ОГК. М., 2005.

Минтақавий сиёсат методологияси кластерли ёндашув фойдасига ўзгармоқда.

Ҳукумат эркин иқтисодий зоналар ташкил этиш амалиётидан воз кечгани йўқ, фақат энди аниқ функционал хусусиятига эга бўлган катта бўлмаган зоналарга эътибор қаратилмоқда. Бунда гап, биринчи навбатда, «юқори технологиялар зоналари», «эркин савдо зоналари» ҳамда 2000-йилларда ташкил этила бошланган «экспортга қайта ишлаш зоналари», «эркин савдо комплекс зоналари» (ўзида божсиз савдо ва экспортни рағбатлантиришни мужассамлаштиради), «эркин савдо портлари» ҳақида кетади. 2006-2009 йилларда «эркин савдо портлари» қуйидаги денгиз портларида Шанхай (Яншань контейнер портида), Даляня, Тяньцзиня, Циндао, Нинбо, Сямэня, Янпу, ҳамда Чжанцзягана ва Чунцина дарё портларида ташкил этилди. «Эркин савдо портлари»да «эркин савдо зоналари» ва «экспортга қайта ишлаш

зоналари»даги преференциялар қўшилиб кетади. Импорт товарлари у ерга бож тўловларисиз олиб кирилади, мамлакатнинг асосий ҳудудидан зонага маҳсулот олиб кириш экспорт ҳисобланади ва уларга экспортёрларнинг қўшилган қиймат солиғини қоплаб бериш тизими тегишли ҳисобланади. Компаниялар ўртасида амалга оширилаётган битимларда «эркин савдо порт»ларида рўйхатдан ўтган компаниялардан ҚҚС ва акциз солиғи ундирилмайди².

Хулоса қилиб айтганда, Хитойда денгиз ва дарё транспортининг ривожланиш йўналишлари таҳлили савдо-иқтисодий муносабатларни ривожлантиришда муҳим инфратузилма эканлигини яна бир бор тасдиқламоқда. Шу сабабдан ишлаб чиқариш объектларини яратиш ва ишга тушириш билан бирга уларга хизмат кўрсатувчи иқтисодий ва ижтимоий инфратузилма объектларини ҳам яратиш муҳимдир.

Адабиётлар:

1. Кульнева П.В. Либерализация инвестиционного режима в Китае: новый этап. // «Мировая экономика и международные отношения», 2009, № 12.
2. Мозиас П.М. Либерализация инвестиционного режима: опыт Китая. // «Проблемы Дальнего Востока», 1999, № 4.
3. Мозиас П.М. Региональная политика в КНР: эволюция, движущие силы, современные тенденции. // XXXVIII НК ОГК. М., 2008.
4. Мозиас П.М. Свободные экономические зоны в Китае: современный этап развития. // XXXV НК ОГК. М., 2005.
5. Чжунготунцзичжайяо. 2010 (Краткий статистический ежегодник Китая. 2010). Пекин, 2010.
6. Сазонов С.Л. Реформа транспортной системы КНР и мировой финансово-экономический кризис. // «Проблемы Дальнего Востока», 2010, № 2. -С. 25.
7. Бюллетень иностранной коммерческой информации, 09.04.2010
8. Жэньминь жибао (Ежедневная народная газета).
9. Жэньминь жибао хайвай бань (Ежедневная народная газета: зарубежный выпуск).

¹ Жэньминь жибао хайвай бань, 23.01.2010, 27.07.2010

² Жэньминь жибао хайвай бань, 12.10.2007