

DOI: 10.31857/S032150750025001-3

Порты Тайваня – ключевая инфраструктура или интеграционный механизм воссоединения?

© Семенова Н.К.^а, 2023

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

Резюме. Тайвань, провинция Китая, имеет уникальный опыт развития – за короткое время благодаря индустриализации он прошел путь от обычных развивающихся экономик на обочине цивилизации до развитой современной экономики. Более 95% импорта и экспорта Тайваня приходится на морские перевозки, которые являются не только основной транспортной опорой тайваньской внешней торговли, но и важным звеном в глобальных операциях и стратегиях глобального развертывания тайваньских предприятий. С появлением новых серьезных региональных конкурентов Тайвань, хотя и утратил свои позиции в портовой отрасли, продолжает оставаться одной из ведущих экономик мира. Материковый Китай был и остается основным экспортным рынком Тайваня. Учитывая, что более 40% экспорта Тайваня и более 20% его импорта приходится на торговлю через пролив с материковым Китаем, экономические связи с Китаем играют значительную роль в экономике Тайваня.

Ключевые слова: Тайвань, КНР, портовая динамика, «взаимодействие через пролив»

Для цитирования: Семенова Н.К. Порты Тайваня – ключевая инфраструктура или интеграционный механизм воссоединения? *Азия и Африка сегодня*. 2023. № 3. С. 21–29. DOI: 10.31857/S032150750025001-3

Ports of Taiwan: Key Infrastructure or Integration Mechanism of Reunification?

© Nelli K. Semenova^а, 2023

^а Institute of Oriental Studies, Moscow, Russia
ORCID: 0000-0001-7872-8972; semenovanelli-2011@mail.ru

Abstract. Taiwan (a province of China) has a unique development experience – in a short time, thanks to industrialization, it has gone from ordinary developing economies on the margins of civilization to a developed modern economy. More than 95% of Taiwan's import and export trade relies on maritime transportation, which is not only the main transport pillar of Taiwan's foreign trade, but also an important link in the global operations and global deployment strategies of Taiwanese enterprises. With the emergence of new serious regional competitors, Taiwan, although it has lost its position in the port industry, continues to be one of the world's leading economies. East Asian port competition creates a strong incentive for the modernization, expansion and decarbonization of ports in Taiwan Province. Mainland China has been and remains Taiwan's main export market. Given that more than 40% of Taiwan's exports and more than 20% of its imports come from cross-strait trade with mainland China, economic ties with China play a significant role in Taiwan's economy. Political differences between the island and the mainland directly affect the economic situation between the two sides of the strait.

Keywords: Taiwan, China, port dynamics, “cross-strait interaction”

For citation: Semenova N.K. Ports of Taiwan: Key Infrastructure or Integration Mechanism of Reunification? *Asia and Africa today*. 2023. № 3. Pp. 21–29. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750025001-3

ВВЕДЕНИЕ

Тайвань является важным перевалочным пунктом для азиатско-тихоокеанских маршрутов глобальной системы судоходства. Уникальное географическое положение этой провинции КНР (далее Тайвань), сделало его транзитным центром для дальних и ближних морских перевозок в Восточной Азии (ВА). В связи с недавним экономическим подъемом Китая и Юго-Восточной Азии, а также развитием торговой системы Большой Восточной Азии конкуренция между азиатскими портами возросла. Природные преимущества и постоянно повышающаяся эффективность тайваньских портов стали важным

фактором портовой конкуренции в Азиатско-Тихоокеанской экономике. Провинция Тайвань и связанные с ней острова находятся к юго-востоку от материкового Китая и отделяются от него 160-километровым Тайваньским проливом.

Экономика Тайваня имеет уникальный опыт развития – за несколько десятилетий, благодаря индустриализации, которая успешно осуществляется на протяжении последних 3 десятилетий, провинция прошла путь от обычных развивающихся экономик на обочине цивилизации до развитой современной экономики. Согласно экспертной оценке, к основным факторам этого успеха можно отнести: выгодное экономико-географическое положение¹; нахождение у власти авторитарных режимов, что в течение длительного времени обеспечивало наиболее эффективное управление имеющимися ограниченными ресурсами [1, pp. 25–29]; долгосрочная протекционистская политика², активное привлечение иностранных инвестиций на протяжении многих лет при низких затратах на оплату труда [2, pp. 821–829]; сотрудничество с США во время холодной войны как с самой платежеспособной державой³; ориентация на развитие высокотехнологичных производств, в основном электроники, пластмасс и полимеров [3, pp. 29–33]; активное развитие экономических отношений с континентальным Китаем⁴.

Более 95% импортной и экспортной торговли Тайваня зависит от морских перевозок, которые являются не только основной транспортной опорой внешней торговли Тайваня, но и важным звеном в глобальных операциях и стратегиях мирового размещения тайваньских предприятий. Вследствие этого основной объем производства в судоходстве обеспечивается морской отраслью Тайваня. Учитывая, что более 40% экспорта и более 20% импорта Тайваня приходится на торговлю с континентальным Китаем «через пролив», экономические связи с КНР играют существенную роль в экономике провинции Тайвань.

ТАЙВАНЬ В РЕЙТИНГАХ МИРОВОЙ И РЕГИОНАЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Тайвань – один из четырех т.н. «азиатских тигров», новых индустриальных стран первой волны; по итогам 2021 г. (см. табл. 1) он находился на 7-м месте в портовом рейтинге Восточноазиатской портовой системы (ВАПС) по контейнерообороту. Согласно сообщению швейцарского *Международного института развития менеджмента (IMD)*, в июне 2022 г. экономика Тайваня по индексу конкурентоспособности занимала 7-е место в мире и 3-е – в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР)⁵.

В Восточноазиатской портовой системе наблюдается наибольшая активность в мире. Из 12 экономик-участниц рейтинга ВАПС (см. табл. 1) десять входят в списки лидеров по различным показателям морских перевозок.

Географические преимущества и строение береговых линий государств ВА обусловило наличие в регионе высокой портовой концентрации, порождающей серьезную конкуренцию между портами ВАПС, что способствует повышению эффективности работы портов. Конкуренция в региональной судоходной отрасли также влияет на развитие портов – под её давлением они вынуждены принимать всё более крупные суда, что стимулирует инвестиционную мотивацию для модернизации терминалов.

С появлением новых серьезных региональных конкурентов Тайвань хотя несколько утратил свои позиции в портовой отрасли, но продолжает оставаться одной из ведущих мировых экономик (19-е место в мире в 2020 г.)⁶ и входит в состав форвардов морской судоходной и портовой индустрии, что подтверждается мировыми отраслевыми рейтингами. А именно: Тайвань занимает 2-е место в рейтинге (2021) экономик по количеству прибытий судов в порты и среднему времени пребывания в порту⁷, 5-е – по глобальному индексу (2021) эффективности контейнерных портов (*CPPI*) (порт Гао-

¹ Митрофанова И.Б., Лиознер В.Л. Этапы политико-экономического развития Тайваня. *География и экология в школе XXI века*. 2019, № 8, с. 47–51.

² Мозиас П.М. Тайвань, экономические итоги президентства Чэнь Шуйбяня. *Общество и государство в Китае*. 2009. Т. 39. № 1, с. 181–205.

³ Набока А.В. Политика США в отношении Тайваня в конце 60-х годов XIX века. *Общество и государство в Китае*. 2012. Т. 42, № 2, с. 252–255.

⁴ Тайвань на рубеже веков: новые условия и новые вызовы. Отв. ред. Карнеев А.Н. М.: ИСАА МГУ, 2001. 346 с.

⁵ <https://www.bworldonline.com/top-stories/2022/06/15/455047/phl-competitiveness-ranking-improves/> (accessed 13.01.2023)

⁶ Согласно статистике МВФ, ВВП Тайваня в 2021 г. составил \$0,79 трлн с годовым темпом роста 6,45%. (In Chin.). <https://www.fintechgo.com.tw/FinDiary/Article/5216198913846> (accessed 13.01.2023)

⁷ Maritime transport. <http://stats.unctad.org/maritime> (accessed 29.01.2023)

сюн)⁸, 7-е – в рейтинге (2022) крупнейших контейнерных морских линий мира⁹, 11-е – в рейтинге (2021) экономик-лидеров по индексу обслуживания линейного судоходства¹⁰, 12-е – в рейтинге (2021) долей крупнейших экономик-судовладельцев мирового флота по грузоподъемности¹¹, 15-е место – в рейтинге (2021) крупнейших экономик-судовладельцев по стоимости торгового флота¹².

Таблица 1. Показатели пропускной способности и коэффициенты прироста пропускной способности портов экономик ВАПС 2000–2020 гг. (млн TEU*)

Table 1. Throughput indicators and throughput growth rates of ports in UAPS economies 2000–2020 (mln TEUs)

№	Экономика	2000 г.	2010 г.	2020 г.	Коэффициент роста, 2020/2000 (%)	Коэффициент роста, 2020/2010 (%)
1.	КНР	41,00	131,99	245,10	498	86
2.	Сингапур	17,10	29,15	36,87	116	26
3.	Республика Корея	9,03	18,52	28,43	215	53
4.	Малайзия	4,64	16,84	26,66	475	58
5.	Япония	13,10	18,97	21,39	63	13
6.	Гонконг (САР КНР)	18,10	23,60	17,33	–4	–27
7.	Тайвань (провинция КНР)	10,51	12,50	М,59	39	17
8.	Индонезия	3,80	9,01	14,03	269	56
9.	Вьетнам	1,19	5,89	12,42	944	111
10.	Таиланд	3,18	6,82	10,21	221	50
11.	Филиппины	3,03	5,59	7,51	148	34
12.	Камбоджа	0,25	0,29	0,76	205	167
13.	КНДР	–	–	–	–	–

Примечание: * Двадцатифутовый эквивалент (Twenty-foot equivalent unit, TEU) – условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств; «–» – данные отсутствуют.

Данные округлены.

Составлено и рассчитано по: <https://www.mardep.gov.hk/hk/fact/pdf/2000.Pdf> (In Chin.); <https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU?end=2020&start=2000&view=chart> (In Chin.); https://www.mardep.gov.hk/en/fact/pdf/portstat_pamphlet05.pdf (In Chin.); <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators#> (accessed 13.01.2023); [5].

ТАЙВАНЬСКАЯ ПОРТОВАЯ СЕТЬ. МЕЖДУ МОДЕРНИЗАЦИЕЙ И СТАГНАЦИЕЙ

На Тайване работают 7 крупных международных торговых портов¹³, которые, в соответствии с положениями Закона о торговых портах¹⁴, управляются *Taiwan International Ports Corporation, Ltd.* (TIPC). В их числе: Килунг (Цзилун), Тайбэй, Суао, Тайчжун, Гаосюн, Аньпин и Хуалянь. А также 4 внутренних торговых порта, в их числе: Будай, Пэнху, Кинмэнь (Цзиньмэнь) и Мацу.

Об уровне тайваньских портов говорит тот факт, что в 2020 г. два из них – Гаосюн и Тайчжун – вошли в Топ-100 лучших портов мира, заняв соответственно 16-е и 95-е место в рейтинге по версии

⁸ Container Port Performance Index. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/66e3aa5c3be4647add01845ce353992-0190062022/original/Container-Port-Performance-Index-2021.pdf> (accessed 29.01.2023)

⁹ Alphaliner TOP 100 / 20 Apr 2022. <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/> (accessed 29.01.2023)

¹⁰ <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/dimView.aspx> (accessed 29.01.2023)

¹¹ <https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=80100> (accessed 29.01.2023)

¹² Clarksons Research. Shipping Review and Outlook, Spring 2021. <https://www.crsi.com/acatalog/shipping-review-and-outlook.html> (accessed 29.01.2023)

¹³ Всего на Тайване 13 портов, включая внутренние, вспомогательные и островные (прим. авт.).

¹⁴ April 28th, 110. The database of national laws and regulations was established by the Ministry of Law. (In Chin.). <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=K0080001> (accessed 13.01.2023)

*Lloyd's List Intelligence*¹⁵. В 2021 г. порт Гаосюн на одну позицию улучшил свой рейтинг, порт Тайчжун выбыл из рейтинга Топ-100.

Контейнерные перевозки на Тайване осуществляют четыре крупнейших порта: Гаосюн (9,864 млн TEU в 2021 г.), Тайбэй (2,009 млн), Тайчжун (1,979 млн), и Килунг (1,601 млн TEU) (см. табл. 2).

Таблица 2. Контейнерооборот международных торговых портов Тайваня (провинции Китая) (млн TEU)
Table 2. Container turnover of international trade ports of Taiwan (Province of China) (mln TEUs)

	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Гаосюн	9,781	9,937	10,593	10,264	10,465	10,271	10,455	10,428	9,622	9,864
Тайбэй	1,097	1,029	1,258	1,335	1,477	1,562	1,660	1,620	1,618	2,009
Тайчжун	1,395	1,467	1,514	1,447	1,535	1,661	1,744	1,794	1,821	1,979
Килунг	1,607	1,613	1,685	1,445	1,388	1,418	1,471	1,455	1,532	1,601
Другие	...	...	...	...	0,001	...	...	...	...	...
Всего:	13,881	14,046	15,05	14,491	14,866	14,911	15,321	15,298	14,593	15,445

Примечание: данные округлены.

Составлено по: file:///C:/Users/Asus/Downloads/ (In Chin.); <https://www.twport.com.tw/chinese/Form.aspx?n=36053A4FF190A925> (In Chin.); <https://kh.twport.com.tw/chinese/Form.aspx?n=360DAF4A64D2A4B0> (In Chin.); <https://tc.twport.com.tw/chinese/Form.aspx?n=825B8C624F143C3B> (In Chin.) (accessed 15.01.2023)

Контейнерооборот портов Тайваня по итогам 2021 г. стал рекордным за десятилетие, при этом среднегодовая динамика показателей по контейнерообороту с 2012 г. составила 1,13%, что указывает на стагнацию в развитии контейнерного сегмента тайваньских портов¹⁶. Основной причиной этого явления можно назвать усиление портовой конкуренции в Восточной Азии. Нельзя также сбрасывать со счетов влияние торговой войны США против Китая, несмотря на обособленное от КНР портовое хозяйство Тайваня.

Совокупный грузооборот тайваньских портов составил 245,898 млн т (228,42 млн т в 2020 г.)¹⁷, показав прирост 7,7% к предыдущему году, при этом обработка внешнеторговых грузов выросла на 6,6% к 2020 г. (см. табл. 3).

Таблица 3. Грузооборот международных торговых портов Тайваня в 2012–2021 гг. (млн т)
Table 3. Throughput of Taiwan International Trade Ports 2012–2021 (mln t)

Порт	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Гаосюн	123,756	115,034	122,951	110,902	116,621	116,071	118,798	114,025	108,549	120,121
Тайчжун	64,191	70,084	72,305	73,633	75,459	75,348	74,062	69,591	70,883	73,248
Тайбэй	15,205	17,514	18,997	18,776	20,744	23,123	18,735	17,234	17,890	20,733
Килунг	22,188	21,436	21,613	19,367	17,224	17,464	17,282	15,391	16,191	16,587
Хуалянь	10,693	13,069	13,389	12,016	9,689	8,666	8,741	8,834	9,150	9,013
Суао	4,717	4,928	5,002	4,890	4,848	4,192	4,702	4,250	4,174	4,383
Аньпин	1,167	1,401	1,224	1,097	1,438	1,620	1,469	1,520	1,579	1,813
Всего:	238,916	243,466	255,481	240,681	246,023	246,484	243,788	230,845	228,417	245,898

Составлено по: file:///C:/Users/Asus/Downloads/10年統計年報.pdf (In Chin.); <https://kl.twport.com.tw/su/Form.aspx?n=67CEBD8D706A0424> (In Chin.); <https://kl.twport.com.tw/tp/Form.aspx> (In Chin.); <https://kl.twport.com.tw/chinese/Form.aspx> (In Chin.) (accessed 16.01.2023)

¹⁵ Lloyd's List One Hundred Ports 2021. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/-/media/lloyds-list/images/top-100-ports-2021/top-100-ports-2021-digital-edition.pdf> (accessed 14.01.2023)

¹⁶ 臺灣港務公司. Taiwan Port Corporation. (In Chin.). <https://www.twport.com.tw/en/Form.aspx> (accessed 18.01.2023)

¹⁷ 109 Years of the Republic of China Statistical Annual Report on Seaports. (In Chin.). file:///C:/Users/Asus/Downloads/109年統計年報.pdf (accessed 14.01.2023)

Динамика грузооборота портов Тайваня также имеет признаки стагнации – за период 2012–2021 гг. среднегодовой прирост составил только 0,29%, наивысший показатель по грузообороту (255,48 млн т) наблюдался в 2014 г. Лидирующие порты Гаосюн и Килунг завершили десятилетие с отрицательной динамикой: -2,94% и -25,24% соответственно. Порты Тайчжун и Тайбэй улучшили свои показатели по грузообороту в этот период соответственно на 14,11% и 36,36% (см. табл. 3).

В 2021 г. международные тайваньские порты приняли 76,586 тыс. судов (76,055 тыс. в 2020 г.)¹⁸, рост показателя составил менее 0,7%. Число тайваньских морских пассажиров составило 2320,89 тыс. чел. (4283,15 тыс. – в 2020 г., 15040,76 тыс. – в 2019 г.)¹⁹, снизившись по сравнению с 2019 г. почти в 6,5 раза. Причиной столь значительного снижения пассажирооборота стали, в первую очередь, карантинные мероприятия в связи с *COVID-19* и закрытие пассажирских перевозок через Тайваньский пролив, а также осложнение политической ситуации между берегами Тайваньского пролива под влиянием торговой войны США и КНР.

Указанные причины в меньшей степени оказали влияние на торговую деятельность портов на Тайване. Совокупный объем погрузки и разгрузки контейнеров в международных коммерческих портах на Тайване составил 15,46 млн *TEU*, что на 5,9% превысило показатели 2020 г., и это позволило восстановить допандемийную динамику (см. табл. 2).

Все тайваньские порты, кроме порта Хуалянь, находятся на территориях специальных экономических зон (СЭЗ), которые являются важнейшим инструментом интенсификации экспорта²⁰. С точки зрения административного управления порты провинции не входят в портовые группы континентального Китая, но экономически они тесно связаны с ними.

КИТАЙ – ТАЙВАНЬ: ИНТЕГРАЦИОННЫЕ УСПЕХИ. КТО РАБОТАЕТ НА РАЗРЫВ?

Взаимоотношения между континентальным Китаем и провинцией Тайвань, т.н. «отношения между двумя берегами (Тайваньского – *прим. авт.*) пролива»²¹, имеют важное значение для экономики Тайваня, т.к. после проведения детального разделения труда в отрасли по обе стороны пролива они работают в непрерывной трудноразделимой цепочке поставок. Материковый Китай был и остается основным экспортным рынком Тайваня.

Действующая система сообщения между двумя сторонами Тайваньского пролива именуется «большие три звена» (三通) – прямое сообщение для почты, бизнеса и навигации – и «малые три звена» (小三通) – трехсторонняя модель связи берегов Тайваньского пролива для мелкомасштабной торговли, навигации и перевозки пассажиров между провинцией Фуцзянь (КНР) и уездами Цзиньмэнь и Ляньцзян (о. Тайвань). С момента открытия прямых морских пассажирских и грузовых рейсов были сэкономлены время и затраты на обмены через пролив, укрепились экономические и торговые связи, увеличилось число туристических поездок между двумя сторонами, а объем пассажирских и грузовых перевозок ежегодно до 2019 г. показывал тенденцию к росту. Это заложило важную основу для взаимовыгодного сотрудничества и взаимной выгоды для обеих сторон пролива.

Напомним, что в 1949 г. по политическим и военным причинам обе стороны Тайваньского пролива прервали сообщение. В 1979 г. Постоянный комитет Всекитайского собрания народных представителей материкового Китая в «Послании к соотечественникам на Тайване» [6] предложил, чтобы обе стороны пролива немедленно «связались между собой в торговле, почте и воздушной навигации» – «Три звена» (三通). В 1987 г. руководство Тайваня дало разрешение тайваньцам ездить в континентальный Китай для осмотра достопримечательностей и с семейными визитами. В то время еще не было официального транспортного сообщения между двумя сторонами Тайваньского пролива, и тайваньские пассажиры должны были ехать в материковый Китай транзитом через британский Гонконг. С 1988 г., с развитием не прямой торговли через пролив, тайваньские торговые суда опосредованно, заходя в третьи

¹⁸ 臺灣地區國際商港進出港船舶. Ships entering and leaving Taiwan's international commercial ports. (In Chin.). <https://twport.com.tw/chinese/Form.aspx> (accessed 15.01.2023)

¹⁹ <https://www.twport.com.tw/chinese/Form.aspx> (accessed 16.01.2023)

²⁰ Free Trade Zones. <https://investtaiwan.nat.gov.tw/showPageeng248?lang=eng&search=248> (accessed 16.01.2023)

²¹ В задаче данной статьи не входит исследование исторических фактов и политических причинно-следственных связей возникновения взаимоотношений «между двумя сторонами (Тайваньского. – *Н.С.*) пролива». Эта тема достаточно широко представлена в отечественной и зарубежной библиографии.

порты, перевозили торговые грузы между двумя берегами пролива. Материк предоставил тайваньским судам преференциальный режим и последовательно разрешал тайваньским судоходным компаниям создавать собственные и совместные предприятия и судоходные представительства на материке, что повысило конкурентоспособность судоходных компаний по обе стороны пролива на рынке международных перевозок [7].

В апреле 1997 г. было запущено пилотное прямое судоходство из Фучжоу и Сямыня в порт Гаосюн на Тайване, что положило конец 48-летней истории, когда коммерческие суда через Тайваньский пролив не могли плавать напрямую, но должны были проходить через третий порт. 4 ноября 1997 г. Фонд обменов в проливах (*Straits Exchange Foundation*, Тайвань) и Ассоциация по связям через Тайваньский пролив (*Association for Relations Across the Taiwan Straits*, КНР) подписали «Соглашение о судоходстве через пролив»²². Прямое морское судоходство через пролив началось 15 декабря 1997 г. С 1998 г. торговые и грузовые суда, пересекающие пролив, проходили через третьи порты (остров Исиаки в Японии, порт Мокпо в Южной Корее, порт Гонконг в КНР и т.д.) для обмена заказами без смены судов.

В 2001 г. были открыты морские пассажирские и грузовые маршруты между островами Цзиньмэнь, Мацу (Тайвань) и прибрежными районами провинции Фуцзянь (КНР) – т.н. «три малых звена»²³. Морской маршрут «Три малых звена» – самый удобный канал для путешествий между двумя берегами пролива. Прямое морское, воздушное и почтовое сообщение между двумя сторонами пролива было полностью запущено 15 декабря 2008 г., ознаменовав наступление эпохи «трех связей» через пролив.

В настоящее время через 13 портов на Тайване и 55 морских и 17 речных портов на континенте осуществляется прямое судоходное сообщение через Тайваньский пролив, что способствует экономии времени от 16 до 27 часов на каждом рейсе и средств – более 1,2 млрд юаней в год²⁴.

В 2020 г. в общей сложности в тайваньских портах было обработано 22,98 тыс. входящих и исходящих судов «через пролив», при этом на международные и внутренние коммерческие порты приходилось около 80% и 20% соответственно. С 2012 по 2019 г. двусторонний пассажиропоток «через пролив» увеличился с 1,67 млн до 2,28 млн чел., из которых на долю порта Гаосюн приходилось около 90%. По сообщениям тайваньских СМИ, наивысший показатель пассажиропотока через пролив наблюдался в 2013 г., когда число туристов с материка достигло 2,87 млн, число тайваньских соотечественников, отправлявшихся на материк достигло 3,07 млн чел.²⁵ Пострадавшие от эпидемии *COVID-19* пассажирские перевозки через пролив сократились до 130 тыс. пассажиров, а в 2021 г. они были полностью приостановлены.

В 2020 г. объем погрузки и разгрузки контейнеров при прямых перевозках через пролив составил 2,566 млн *TEU*, из которых на порт Гаосюн приходилось около 50% от общего объема. В 2021 г. контейнерооборот составил 2,414 млн *TEU*, снизившись по сравнению с предыдущим годом на 5,9%. Динамика морских контейнерных перевозок международными торговыми портами Тайваня через Тайваньский пролив за период 2012–2021 гг. была неравномерной, без стойкой тенденции к увеличению. Позитивная динамика наблюдалась в 2012–2016 гг., когда рост контейнерооборота составил 18,8%²⁶.

В 2021 г. объем прямых морских перевозок между двумя берегами пролива составил 52,4 млн т, что превышает показатель предыдущего года на 0,8%. Объем наливных грузов, жидких химикатов и сжиженного газа составил 16,9 млн т, 4,41 млн т и 660 тыс. т, что на 4%, 3,4% и 14,1% больше, чем в 2020 г., соответственно²⁷.

Грузовые перевозки «континент-остров» на Тайване в основном базируются на международных торговых портах, объем обработки грузов в 2021 г. составил рекордный за десятилетие показатель – 168,1 млн фрахтовых т, превысив показатель 2020 г. на 57,37%. Такой существенный рост, по нашему мнению, обусловлен общемировым ростом стоимости фрахта в связи с общей мировой турбулентной

²² 海峽航運協定. 全國法規資料庫. Strait Shipping Agreement. National Regulatory Database. (In Chin.). <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?pcode=Q0070012> (accessed 18.01.2023)

²³ <http://news.sina.com.cn/c/2008-11-04/174216587161.shtml> (accessed 19.01.2023)

²⁴ 109 Years of the Republic of China Statistical Annual Report on Seaports...

²⁵ In 2013, the number of tourists visiting Taiwan was the most from the mainland, and Taiwan compatriots went abroad the most to the mainland. (In Chin.). <https://www.mfa.gov.cn/ce/ceus/chn/zt/twzt/t1129425.htm> (accessed 21.01.2023)

²⁶ 中華民國 109 年 航港統計年報. 109 Years of the Republic of China Statistical Annual Report on Seaports...

²⁷ The development of the waterway transportation market in 2021 and the market outlook in 2022. (In Chin.). http://www.gov.cn/xinwen/2022-03/17/content_5679521.htm (accessed 23.01.2023)

ситуацией (связанной с пандемией), осложняющей международную морскую торговлю, и сложившейся в связи с этим ситуацией в портах (нехватка контейнеров, заторы, происшествие в Суэцком канале и т.п.)²⁸. Исследование динамики фрахта прямых перевозок через пролив международными торговыми портами Тайваня в 2012–2021 гг. демонстрирует, что за этот период показатель развивался неравномерно: в 2012–2014 гг. – устойчивый рост с 95,497 млн фрахтовых т до 111,056 млн, затем в 2015–2018 гг. – тенденции к снижению и в 2019 г. по уже указанным причинам – резкое снижение до уровня 2013 г. Среднегодовой рост показателя составил 7,6% за десятилетие с учетом экстраординарного скачка в 2021 г. (см. табл. 4).

Таблица 4. Объем прямых перевозок грузов через пролив международными торговыми портами Тайваня (провинции Китая) в 2012–2021 гг. (млн т)

Table 4. The volume of direct cargo transportation across the Strait by the international trade ports of Taiwan (Province of China) in 2012–2021 (Mt)

Порт		2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Международные коммерческие порты	Гаосюн	46,040	48,858	52,720	51,938	51,792	50,166	50,518	45,646	44,233	...
	Тайчжун	18,160	19,905	21,202	20,856	22,173	20,503	21,502	23,406	26,500	...
	Кялунг	20,859	21,331	22,793	23,312	22,860	23,111	23,188	22,623	23,795	...
	Тайбэй	7,675	10,060	11,781	12,455	12,685	10,421	10,325	9,057	10,642	...
	Суао	0,481	0,322	0,443	0,391	0,228	0,235	0,295	0,247	0,269	...
	Хуалянь	0,205	0,391	0,421	0,388	0,214	0,165	0,140	0,149	0,180	...
	Аньпин	0,084	0,102	0,089	0,069	0,044	0,050	0,143	0,111	0,082	...
	Подитог:	93,505	100,969	109,500	109,439	109,997	104,653	106,111	101,239	105,702	...
Внутренние ком- мерческие порты	Пенху	—	—	—	—	—	—	—	—	—	...
	Будай	1,982	1,682	1,606	1,285	1,249	1,256	1,676	1,546	1,112	...
	Мацу	0,990	1,159	1,128	0,792	0,719	0,855	1,007	1,128	0,783	...
	Кинмэнь	0,509	0,414	0,355	0,385	0,449	0,307	0,309	0,293	0,273	...
	Подитог:	0,483	0,109	0,123	0,107	0,081	0,094	0,360	0,125	0,056	...
Итого:		95,487	102,651	111,056	110,724	111,246	105,909	107,787	102,785	106,815	168,100

Примечания: «...» – данные не опубликованы; «–» – порт не принимает участия в перевозках грузов через Тайваньский пролив. Данные округлены.

Составлено по: file:///C:/Users/Asus/Downloads/109年統計年報.pdf (In Chin.); http://www.gov.cn/xinwen/2022-03/17/content_5679521.htm (In Chin.) (accessed 20.01.2023)

За 10 лет объем торговли «через пролив» удвоился: в 2011 г. он составил \$160,03 млрд, в 2021 г. увеличился до \$328,34 млрд. В 2020 г. тайваньский экспорт в КНР (включая Гонконг) достиг \$136,74 млрд, что составляет 43,8% (23,7% в 1999 г., 40,9% в 2007 г.) от общего объема экспорта провинции²⁹.

Согласно статистике Главного таможенного управления КНР³⁰, в 2021 г. материковый импорт из Тайваня составил \$249,98 млрд, т.е. увеличился в годовом исчислении на 24,7%, материковый экспорт на Тайвань составил \$78,36 млрд (+30,4% к 2020 г.). Положительное сальдо торгового баланса с материком в 2021 г. достигло \$104,74 млрд, а экспорт Тайваня на материк (включая Гонконг) достиг 42,3% от общего объема экспорта Тайваня; импорт из материковой части – 22,1% всего импорта Тайваня³¹.

²⁸ Мингазов С. Блокировка Суэцкого канала обходится в \$400 млн в час для мировой торговли. <https://www.forbes.ru/news-room/biznes/424583-blokirovka-sueckogo-kanala-obhoditsya-v-400-mln-v-chas-dlya-mirovoy-torgovli> (accessed 23.01.2023)

²⁹ 台湾出口中国占比攀升 引爆经济彼此依赖或“脱钩”辩论. Rising proportion of Taiwan's exports to China triggers debate on economic interdependence or “decoupling”. (In Chin.). <https://www.bbc.com/zhongwen/simp/chinese-news-55587490> (accessed 24.01.2023)

³⁰ 中华人民共和国海关总署. General Administration of Customs of the PRC. (In Chin.). <http://www.customs.gov.cn/> (accessed 24.01.2023)

³¹ 中華民國財政部. Ministry of Finance of the Republic of China. (In Chin.). www.mof.gov.tw (accessed 24.01.2023)

В 2021 г. объем прямых морских перевозок между двумя берегами Тайваньского пролива составил 52,4 млн т, что на 0,8% больше, чем в 2020 г. Объем наливных грузов, жидких химикатов и сжиженного газа составил 16,9 млн т, 4,41 млн т и 660 тыс. т соответственно (что на 4%, 3,4% и 14,1% больше, чем в предыдущем году). Объем контейнеров составил 2,414 млн TEU, увеличившись по сравнению с предыдущим годом на 1,9% (вес груза снизился на 2,1% по сравнению с предыдущим годом).

Приведенная выше статистика подтверждает тезис о серьезной экономической зависимости Тайваня от континентального Китая. Детальное разделение труда в портовой отрасли, проведенное по обе стороны пролива, взаимоувязывает непрерывную и неразрывную цепочку поставок. Перенастройка этой системы «на разрыв», провоцируемая США, подводит экономику Тайваня к краю пропасти.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В связи с продолжающейся сложной международной политической и внешней экономической обстановкой, ухудшением отношений между двумя сторонами пролива развитие экономических и торговых отношений острова и материка в ближайшие годы имеет большую степень неопределенности. Политические разногласия Пекина и Тайбэя влияют не только на тайваньскую и китайскую (материковую) экономическую ситуацию, но и на уровень региональной безопасности в Восточной Азии, включая дальнейший раскол между КНР и США, подтягивание к «тайваньскому вопросу» американских союзников – Японии и Южной Кореи, укрепление российско-китайского военно-стратегического взаимодействия в Южно-Китайском море. Сохранение статус-кво пока остается единственным верным решением для поддержания стабильных взаимовыгодных торговых отношений.

После провокационных действий западных стран в августе 2022 г. [8] и с учетом усиления антикитайской повестки на тайваньском направлении американской администрации и республиканской нижней палаты Конгресса в текущем 2023 г. высока вероятность серьезных потрясений и для портовой отрасли и в целом для экономики провинции.

Ответ Китая на несогласованные визиты официальных лиц США на Тайвань будет глубоким и далеко идущим. Подтверждение этому – крупномасштабные военные учения КНР в зоне острова. При продолжении эскалации в регионе Пекин может ввести частичное или полное оцепление этой зоны до стабилизации ситуации. Совершенно очевидно, что в 2023–2024 гг. порты Тайваня (провинции КНР) будут серьезно ограничены в своей деятельности и в краткосрочной перспективе, вероятно, существенно снизят свои рекордные показатели, наблюдавшиеся в 2021 г. Состояние стратегической напряженности в Тайваньском проливе может существенно отразиться на работе портов в дельте Жемчужной реки (КНР), близлежащих портовых шлюзовых регионах. Учитывая высокую долю региона ВА в мировой морской торговле, последствия будут заметны и на общемировом уровне.

Ситуация в Тайваньском проливе в 2023 г. может оказать влияние не только на региональный уровень портовой активности, но и на всю судоходную отрасль мира. Будет ли этот эффект кратковременным, или последствия распространятся и на среднесрочную перспективу, будет зависеть от скорости решения возникшей напряженности. Определенно можно констатировать, что руководство КНР заинтересовано в скорейшем и мирном решении спровоцированной Западом ситуации для поддержки соотечественников на Тайване.

Торгово-экономическая интеграция острова и материка перешла в новое качество – военно-политическое балансирование на грани войны и мира, выйдя за рамки китайско-тайваньского диалога в формат противостояния великих держав – Китая и США. Предложенный Пекином проект мирного возвращения острова в «лоно Родины» по вине Вашингтона плавно, но неотвратно эволюционирует в сторону хаотизации Восточной Азии, появления на базе тайваньского фактора нового восточноазиатского фронта. В этом случае торговые, интеграционные и иные экономические приоритеты китайско-тайваньской кооперации неизбежно уступят место военно-политическим, включая и возможность появления глобальной конфликтной дуги от Украины до Южно-Китайского и Восточно-Китайского морей.

ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

1. Буров В.Г. Тайвань вчера и сегодня. *Азия и Африка сегодня*. 2009. № 12. С. 25–29.
Burov V.G. 2009. Taiwan yesterday and today. *Asia and Africa today*. № 12. Pp. 25–29. (In Russ.)

2. Курьянова Е.Н. Тайвань в политике США. *Инновации. Наука. Образование*. 2020, № 15, с. 821–829.
Kuryanova E.N. 2020. Taiwan in US politics. *Innovation. The science. Education*. № 15, pp. 821–829. (In Russ.)
3. Степанова А.П. Современное экономическое развитие новых индустриальных стран (на примере стран Азии – Тайвань, Республика Корея, Сингапур, Малайзия, Таиланд). *Валютное регулирование. Валютный контроль*. 2019, № 12, с. 29–33.
Stepanova A.P. 2019. Modern economic development of new industrial countries (on the example of Asian countries – Taiwan, the Republic of Korea, Singapore, Malaysia, Thailand). *Currency regulation. Currency control*. № 12, pp. 29–33. (In Russ.)
4. Турицын И.В., Рау И. Тайвань во внешнеполитической стратегии КНР: исторические условия возникновения и трудности решения проблемы. *Современная научная мысль*. 2019, № 2, с. 116–144.
Turitsin I.V., Rau I. 2019. Taiwan in the Foreign Policy Strategy of the People's Republic of China: Historical Conditions for the Emergence and Difficulties in Solving the Problem. *Modern scientific thought*. № 2, pp. 116–144. (In Russ.)
5. Wang Baixun. 2014. The Rise of International Shipping in East Asia. *Ritsumeikan International Affairs*. Vol. 12, pp. 135–166.
- 6.全国人大常委会 《告台湾同胞书》 (1979年1月1日)
The Standing Committee of the National People's Congress "Message to Compatriots in Taiwan" (January 1, 1979). (In Chin.). http://www.gov.cn/test/2006-02/28/content_213298.htm (accessed 17.01.2023)
7. 邱雅莉. 兩岸直航海運航線營運變化分析
Qiu Yali. Analysis of Operational Changes of Cross-Strait Direct Shipping Lines. (In Chin.). file:///C:/Users/Asus/Downloads/兩岸直航海運航線營運變化分析.pdf (accessed 17.01.2023)
8. 杨丹旭: 佩洛西访台的赢家与输
Yang Danxu: Winners and losers of Pelosi's visit to Taiwan. (In Chin.). <https://www.zaobao.com.sg/news/china/story/20220810-1301433> (accessed 25.01.2023)

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Семенова Нелли Кимовна, кандидат политических наук, старший научный сотрудник, Отдел экономических исследований, Институт востоковедения РАН, Москва, Россия.

Nelli K. Semenova, PhD (Political Science), Senior Researcher, Department of Economic Research, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia.

Поступила в редакцию
(Received) 14.01.2023

Доработана после рецензирования
(Revised) 21.02.2023

Принята к публикации
(Accepted) 17.03.2023