

DOI: 10.31857/S032150750030854-1

Морские порты КНР: основные показатели, характеристики и особенности

© Семенова Н.К.^a, 2024

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

Резюме: За последние два десятилетия китайская составляющая стала практически основой мировой морской торговли. По некоторым показателям морской отрасли Китай превосходит не только ведущие мировые экономики, но и суммарные показатели большинства континентов. После реформы системы управления портами портовые предприятия начали менять свои методы ведения бизнеса с помощью инновационных концепций и с учетом развития рынка.

Порты Китая развиваются в направлении укрупнения масштаба, интенсификации и модернизации. Китай повышает эффективность перевозок и создает современную логистическую систему, эффективную институциональную систему для содействия всестороннему развитию инфраструктуры. Ускоренными темпами строятся системы внутренних водных путей, железнодорожных систем контейнерных перевозок, мультимодальных транспортных узлов и логистических центров для формирования взаимосвязанной транспортной сети с применением информационно-коммуникационных технологий в логистике.

Портовая отрасль Китая имеет определенные особенности и характеристики, отраженные в статье.

Ключевые слова: Китай, морские порты, структура, достижения, инвестиции

Для цитирования: Семенова Н.К. Морские порты КНР: основные показатели, характеристики и особенности. *Азия и Африка сегодня*. 2024. № 5. С. 15–22. DOI: 10.31857/S032150750030854-1

Seaports of China: Main Indicators, Characteristics and Features

© Nelli K. Semenova^a, 2024

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

Summary: Over the past two decades, the Chinese component has become virtually the basis of the world maritime trade. According to some indicators of the maritime industry, China surpasses not only the world's leading economies, but also the total indicators of most continents. After the reform of the port management system, port enterprises began to change their business methods with the help of innovative concepts and taking into account the development of the market.

China's ports are developing in the direction of scaling up, intensification and modernization. China is improving the efficiency of transportation and creating a modern logistics system, an effective institutional system to promote comprehensive infrastructure development. Systems of inland waterways, railway systems of container transportation, multi-modal transport hubs and logistics centers are being built at an accelerated pace to form an interconnected transport network using information and communication technologies in logistics.

China's port industry has certain features and characteristics, reflected in the article in the form of analytical theses.

Keywords: China, seaports, structure, achievements, investments

For citation: Semenova N.K. Seaports of China: Main Indicators, Characteristics and Features. *Asia and Africa today*. 2024. № 5. Pp. 15–22. (In Russ.). DOI: 10.31857/S032150750030854-1

ВВЕДЕНИЕ

Порты Китая, особенно крупные контейнерные порты, играют чрезвычайно важную роль в содействии экономическому развитию. Процветание прибрежных районов неотделимо от развития порто-

вой экономики. С 1990 г. Китай существенно расширил транспортную связь между портами, различными регионами, промышленными и инфраструктурными объектами: построено более 120 тыс. км железных дорог, 130 тыс. км скоростных автомагистралей, 3 млн км новых дорог и 127 тыс. км судоходных внутренних водных путей [1, pp. 973–987].

Сегодня в Китае находится больше морских портов, чем в любой другой стране – около 2 тыс., 130 из которых открыты для судов иностранных государств; 34 крупных порта (включая прибрежные порты и внутренние речные порты) с грузооборотом более 100 млн т в год в материковом Китае (за исключением Гонконга, Макао и Тайваня), 22 из них – прибрежные. По итогам 2022 г. 7 из 10 самых загруженных портов мира находятся в Китае [2, pp. 2–10].

За последние 20 лет совокупный годовой темп роста китайского импорта морских перевозок составил 12%, а рост экспорта оставался на уровне более 4%. С 2009 по 2020 г. около 65% прироста всей мировой морской торговли (28,9 млрд т) пришлось на долю Китая¹. В 2021 г. объем морских перевозок в торговле китайским импортом уже составлял 1/4 от общемирового объема. Морской импорт и экспорт Китая составляет 30% от общемирового объема. Порты Китая являются самыми загруженными водами в мире: 7,7% от общего времени работы мирового флота приходится на нахождение в китайских водах².

Общий масштаб инфраструктуры водного транспорта Китая остается самым большим в мире, а пропускная способность водного транспорта постоянно совершенствуется. Китай также является страной с самой высокой степенью использования морского сообщения в мире. Такой уровень развития достигнут не случайно. Он стал следствием тщательного и стратегического планирования.

Суммируя отечественные теоретические подходы и эмпирические практики, нацеленные на выявление основных трендов формирования и трансформации портовой структуры КНР, можно сказать, что с учетом важной роли китайских портов в мировой экономике как одной из основ китайского «экономического чуда», отечественная научная мысль уделяет довольно скромное внимание портовой отрасли КНР. Отечественную библиографию по данной проблематике условно можно разделить на 3 направления исследований: гуманитарное [3, с. 27–46; 4, с. 60–81], экономическое [5, с. 15–27; 6, с. 154–178; 7, с. 99–113] и специализированное (техническое) [8, с. 45–48; 9, с. 436–441].

Зарубежная библиография по теме портового и морского развития КНР представлена более широко, в т.ч. академическими, статистическими и политологическими публикациями [10, pp. 184–200; 11, pp. 1–18; 12, pp. 67–75].

Значимость предлагаемой статьи заключается в восполнении информационного пробела в отечественных исследованиях.

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ МОРСКИХ ПОРТОВ КНР

Система морских портов КНР уникальна по структуре, организации, масштабу и уровню экономических показателей. Также она имеет индивидуальные особенности, обусловленные единственным в своем роде государственным и общественным строем, а именно социализмом с китайской спецификой.

Первой и главной особенностью портовой отрасли Китая является то, что она подчинена государственному планированию, политике и стратегии на национальном и региональном уровнях, но при этом оперативные функции и активы взяли на себя новые коммерческие предприятия, созданные местным самоуправлением. В этой связи КНР располагает процедурами планирования и централизованными механизмами координации и принятия решений, которые позволили стране достичь согласия между крупными сетями государственных и коммерческих субъектов, часто имеющих противоречивые интересы и способных действовать автономно.

¹ <http://www.portcontainer.com/newsAction.do?command=viewData&rootCategoryId=8a9289fb3020fe940130210be3b00001&categoryId=8a9287fa30773b500130777b559b0001&dataId=e563d2847ac2ae54017cedd3100f029f> (accessed 11.11.2023)

² <https://www.xindemarinenews.com/m/view.php?aid=37539> (accessed 17.11.2023)

К концу 2019 г. в Китае сформировано 10 управляющих групп портов: порты Ляонин, Хэбэй, Шаньдун, Цзянсу, Чжэцзян, Фуцзянь, залив Гуанси-Бэйбу, Хайнань, Цзянси и Аньхой, которые охватывают примерно 85% пропускной способности прибрежных портов.

Стандартизация портов КНР началась в 1980-х гг. С 2000 по 2010 г. был принят ряд связанных с портами законопроектов, таких как «Закон Китайской Народной Республики об управлении использованием морских районов» (中华人民共和国海域使用管理法) и «Закон о портах Китайской Народной Республики» (中华人民共和国港口法), которые заложили правовую основу для развития портовой отрасли в Китае.

В 2006 г. был обнародован и впоследствии реализован «Национальный план расположения прибрежных портов» (全国沿海港口布局规划)³. На текущий момент в КНР сформированы 5 крупномасштабных, интенсивно действующих и современных групп морских портов, экономическая структура, объем, грузопотоки и грузооборот которых существенно дифференцированы. На долю портовой группы Бохайского края (северо-восточное побережье КНР) приходится 44% портового грузооборота страны, в дельте реки Янцзы – 25%, в дельте Жемчужной реки – 19%, юго-восточного побережья – 7% и юго-западного побережья – 5%⁴.

При этом определяющее значение для работы морских портов КНР имеет экономика внутренних портовых районов. Внешние эффекты любой экономической деятельности внутренних районов, даже если они не связаны напрямую с портами, выражаются в том, что они определяют направление строительства портовых сооружений. Промышленная структура, в свою очередь, определяет структуру пропускной способности порта, что приводит к различиям в уровне рентабельности портовых предприятий.

Еще одной важной особенностью системы прибрежных портов Китая является постепенный переход от централизованного развития с доминированием небольшого количества портов (олигополии с ограниченной конкуренцией) к децентрализованной модели развития с многопортовой конкуренцией. Внутренняя архитектура 3 основных групп портов превратилась из централизованного единого портового узла в многоцентровую портовую архитектуру. Если взять в качестве примера группу портов дельты Жемчужной реки (Южно-Китайское море), то в 2004 г. пропускная способность портов Гонконг, Шэньчжэнь и Гуанчжоу составляла соответственно 55,4%, 34,3% и 8,3% от суммарного показателя для группы портов. К 2022 г. пропускная способность по контейнерам в трех портах составила 21,7% (24,6% в 2019 г.), 35% (34,6% в 2019 г.) и 29,5% (30,6% в 2019 г.)⁵ [13] соответственно от пропускной способности всей группы портов дельты Жемчужной реки, и разница между этими тремя портами будет постепенно сокращаться. В группе портов дельты реки Янцзы, главной водной артерии Китая, самой загруженной реки в мире, доли пропускной способности по контейнерам портов Шанхай и Нинбо-Чжоушань постепенно уравниваются, так же как и в портах Циндао и Тяньцзинь в группе портов Бохайского края.

Таким образом, внутренняя пространственная структура трех наиболее быстрорастущих групп портов среди прибрежных портовых групп Китая – в дельтах Жемчужной реки, реки Янцзы и Бохайском крае – развивается от единого центра к многоцентровой портовой системе.

Важной тенденцией и средством снижения жесткой конкуренции между региональными портами КНР становится интеграция портов на уровне провинций в рамках структуры «одна провинция, один порт и один главный орган» (一省一港一主体). В ноябре 2011 г. Министерство связи опубликовало «Заключение о содействии здоровому и устойчивому развитию прибрежных портов» (关于促进沿海港口健康持续发展的意见), в котором предлагалось предотвращать чрезмерное строительство портов и неуклонно способствовать интеграции портовых ресурсов. «Одна провинция, один порт» становится одним из основных путей для высококачественного роста портов КНР.

В феврале 2015 г. Министерство транспорта КНР опубликовало «Пилотный план интеграции развития региональных портов» (区域港口发展一体化试点方案) для консолидации портов в юрисдикциях провинций. В рамках этой программы проводится координация работы узлового порта и порта-фи-

³ http://www.gov.cn/gzdt/2007-07/20/content_691642.htm (accessed 09.11.2023)

⁴ <https://zhuanlan.zhihu.com/p/135292237> (accessed 09.11.2023)

⁵ <https://www.mot.gov.cn/fenxigongbao/> (accessed 05.11.2023)

лиала, оптимизируется транспортная структура при поощрении рационального распределения портовых ресурсов.

Основная цель интеграции – координация взаимодополняющих преимуществ различных портов. Из-за совокупного влияния многих региональных портовых операторов, методов объединения сложность интеграции относительно высока, а рабочий процесс относительно медленный⁶.

Порты КНР лидируют по ключевым показателям эффективности портов и судоходного флота, а именно: по количеству прибытий судов в порты и среднему времени пребывания в порту (см. табл. 1). Это означает, что в портах КНР портовое обслуживание выполняется наиболее быстро. Китайские порты также могут принимать самые большие контейнеровозы и извлекают выгоду из эффекта масштаба и инвестиций в новейшие технологии и инфраструктуру. Эффективность портов, в свою очередь, привлекает больше судов, что еще больше увеличивает количество прибытий.

Таблица 1. Ключевые показатели эффективности портов и судоходного флота КНР (по итогам 2020 г.)

Table 1. Key performance indicators of the ports and shipping fleet of China (by the end of 2020)

	Количество прибытий, ед.	Среднее время в порту, дни	Средний возраст судов, лет	Средний размер судов, GT	Средняя грузоподъемность на судно, DWT	Средняя емкость контейнеровоза, TEU	Максимальный размер судов, GT
Все суда	236 429	1,13	13	33 353	46 196	4482	236 673
Наливные балкеры	43 275	1,14	12	20 028	34 873	...	170 618
Газовозы для СНГ	8115	1,04	14	9933	10 782	...	60 784
Газовозы для СПГ	1 040	1,22	11	101 181	81 446	...	168 189
Сухогрузы	58 244	2,07	14	42 843	78 283	...	204 014
Балкеры	26 070	1,57	17	10 696	14 947	...	91 649
RO-RO суда	8882	...	13	29 355	10 285	...	76 420
Контейнеровозы	70 377	0,74	13	47 751	...	4482	236 673
Пассажирские суда	20 426	...	12	21 416	...	...	77 499

Примечания: для судов валовой вместимостью 1000 TEU и выше (TEU – 20-футовый эквивалент, условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств); DWT – дедвейт, показатель грузоподъемности грузовых торговых судов; GT – гигатонны; СПГ – сжиженный природный газ; СНГ – сжиженный нефтяной газ.

Составлено по: [14].

Динамика роста портового грузооборота КНР, связанного с внешнеэкономической деятельностью (ВЭД), имеет практически схожие тенденции с динамикой грузооборота внутренних портов – с 2002 по 2020 г. динамика роста грузооборота китайских портов перешла от высокоскоростного роста к средне- и низкоскоростному росту. При этом в натуральных показателях грузооборот внутренних портов существенно превышает портовые показатели по ВЭД⁷. Чтобы смягчить это давление, Китай активизировал свои усилия: стратегии «Развитие экономического пояса реки Янцзы»⁸ и «Пояс и путь» стали новыми движущими силами роста пропускной способности китайских портов.

Грузооборот всех портов КНР по итогам 2021 г. составил 15,55 млрд т (14,55 млрд т в 2020 г., 13,95 млрд т в 2019 г.)⁹, увеличившись в годовом исчислении на 6,8% (+4,3% в 2020 г., +5,7% в 2019 г.), из них объем внешнеторговых грузов составил 4,70 млрд т, увеличившись на 4,5%. Доля мор-

⁶ <https://zhuanlan.zhihu.com/p/135292237> (accessed 09.11.2023)

⁷ <https://zhuanlan.zhihu.com/p/135292237> (accessed 09.11.2023)

⁸ <https://cjjjd.ndrc.gov.cn/zoujinchangjiang/zhanlue/> (accessed 09.11.2023)

⁹ <https://www.mot.gov.cn/fenxigongbao/> (accessed 05.11.2023)

ских портов в общем грузообороте составила более 64% (9972,59 млн т) с годовым приростом 5,2%, из них: внешнеторговых грузов 89,1% (4188,06 млн т). Годовой прирост показателя внешнеторгового грузооборота морских портов составил 4,6% (см. табл. 2).

Таблица 2. Сводные показатели портов КНР за 2021–2022 гг.
Table 2. Cumulative indicators of China's ports for 2021–2022

Сводные показатели национальных портов КНР		Грузооборот, млн т	Темпы роста, %	В т.ч. внешние грузы, млн т	Темпы роста, %	Контейнерооборот, млн TEU	Темпы роста, %
Итого:	2021	15545	6,8	4697	4,5	283	7,0
	2022	15685	0,9	4607	-1,9	296	4,7
Речные порты	2021	5573	9,9	509,3	3,7	33	11,3
	2022	5554	-0,3	–	–	35	6,1
Морские порты	2021	9973	5,2	4188,06	4,6	249	6,4
	2022	10131	1,6	–	–	261	4,6

Примечание: ввиду округления некоторые итоговые данные могут отличаться от промежуточных.

Составлено по: <https://www.mot.gov.cn/fenxigongbao/> (in Chin.) (accessed 05.11.2023)

В 2022 г. общий контейнерооборот портов КНР составил 296 млн TEU (+4,7% к 2021 г.), из которых показатель прибрежных портов – 261 млн TEU (+4,6%). Общий грузооборот портов КНР составил 15,685 млрд т, увеличившись на 0,9% в годовом исчислении, из которых объем внешнеторговых грузов составил 4,607 млрд т, (-1,9% по сравнению с 2021 г.). На динамику темпов роста, на наш взгляд, оказали понижающее давление следующие факторы: последствия эпидемии COVID-19, кризис цепочек поставок, а также геополитические факторы в связи с обстановкой в Тайваньском проливе и др. (см. табл. 2).

В целом портовая отрасль Китая вступила в сложный период перехода от быстрого роста к качественному развитию. В 2000–2010 гг. средний темп роста грузооборота прибрежных портов достигал 15,9%, в 2011–2015 гг. он снизился до 7,4%, в 2016–2018 гг. – до 5,5%¹⁰, в 2019–2021 гг. – до 5,6%¹¹. Порты со средней и низкой скоростью роста стали новой нормой. Благодаря постоянному повышению уровня доходов населения КНР вошла в число стран со средним уровнем дохода, в связи с чем и были выдвинуты более высокие требования к качеству портовых услуг и уровню обслуживания.

Высокая капиталоемкость портовой инфраструктуры также является важной характеристикой китайских портов. Работа портовых предприятий КНР обеспечивается соответствующей инфраструктурой (причалы, складские площадки, механическое оборудование). Во время строительства портов вкладывается большой объем средств и ресурсов с длительным сроком окупаемости, что указывает на высокую капиталоемкость, высокий удельный вес амортизации основных средств в себестоимости.

В портовой отрасли КНР наблюдается структурный избыток мощностей. После инвестиций в инфраструктуру в размере 4 трлн юаней в 2009 г. [1, с. 973–987] сфера строительства инфраструктуры в Китае имеет тенденцию к насыщению, конкуренция является жесткой. Порты в некоторых регионах КНР имеют тенденцию к чрезмерным инвестициям: первоначальные инвестиционные мощности продолжают высвобождаться, а темпы роста пропускной способности снижаются, что приводит к ситуации избыточных мощностей. Ожидается, что общие темпы роста инвестиций в прибрежное строительство будут продолжать замедляться и будущие темпы роста инвестиций в строительство портов будут существенно дифференцированы с точки зрения регионального распределения и типов причалов.

В строительстве портовой системы в КНР применяется принцип т.н. «экономии за счет масштаба»¹². Как уже отмечалось, для портовой отрасли Китая характерны высокий объем первоначальных

¹⁰ <https://www.hyqfocus.com/jsp/model.jsp?id=28750&modelType=1> (accessed 05.11.2023)

¹¹ Рассчитано автором по: https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zhghs/202202/t20220218_3642061.html (In Chin.) (accessed 05.11.2023)

¹² <https://vocabulary.ru/termin/ekonomija-na-masshtabe.html> (accessed 19.02.2024)

инвестиций в порт и высокая доля постоянных затрат, но, при условии увеличения грузопотока, средние затраты будут ниже. Кроме того, в связи со стремлением к экономии за счет масштаба в судоходной отрасли и тенденцией к использованию крупногабаритных судов портовая инфраструктура КНР в последние годы продемонстрировала тенденцию к крупномасштабности, а экономия за счет масштаба в портовой отрасли стала более заметной. Порты Китая, входящие в первую десятку крупнейших портов мира по пропускной способности, в основном имеют положительные темпы роста пропускной способности в годовом исчислении (кроме Гонконга).

Основные порты материковой части КНР имеют важное мировое значение, а по пропускной способности основные порты занимают первое место в мире. В 2021 г. Поднебесная занимала 8-е место в первой десятке портов мира по грузовым и 8-е – по контейнерным перевозкам¹³.

Турбулентная ситуация в мире беспрецедентным образом повлияла на глобальную торговлю. Порты по всему миру, являясь основными воротами мировой торговли, также ощутили на себе экономическое давление геополитики. При этом китайские порты продолжают укреплять свое доминирование в морских контейнерных перевозках, занимая 4 из 5 верхних мест в мировом рейтинге и 8 – из 10 верхних мест: Шанхай, Нинбо-Чжоушань, Шэньчжэнь, Гуанчжоу, Пусан, Циндао, Гонконг и порт Тяньцзинь¹⁴.

Для оптимизации портового обслуживания в Китае проводятся структурные изменения водного транспорта и оборудования отрасли, нацеленные на укрупнение и специализацию судов. Согласно данным Министерства транспорта КНР на конец 2021 г., в стране насчитывалось 125,9 тыс. судов водного транспорта (–0,7% к 2020 г.). Чистая грузоподъемность водного транспорта составила 284,326 млн т (+5,1% к 2020 г.), пассажировместимость составила 857,8 тыс. пассажиров (–0,3% к 2020 г.), а контейнеровместимость – 2,884 млн *TEU* (–1,6% к 2020 г.)¹⁵.

В 2001 г. водный транспорт КНР представляли 210,786 тыс. судов (178 тыс. судов в 2010 г.), которые были рассчитаны на перевозку 54,495 млн т грузов (180,409 млн т в 2010 г.), пассажировместимость водного транспорта была на уровне 1,077 млн мест (1,004 млн в 2010 г.), контейнеровместимость водного транспорта составляла 506 тыс. *TEU* (1,324 млн в 2010 г.)¹⁶.

За период 2001–2021 гг. показатели водного транспорта КНР претерпели существенные изменения: общее количество судов уменьшилось более чем на 67%, при этом показатель грузоподъемности (дедвейт-нетто) вырос почти в 5,5 раза, контейнеровместимость выросла в 5,7 раза. Пассажировместимость водного транспорта Китая показывает тенденцию к снижению: уменьшение более чем на 20%.

С точки зрения распределения судов по районам судоходства (см. табл. 3), количество судов внутреннего судоходства на конец 2021 г. составило 113,6 тыс. ед., каботажного судоходства – 10,9 тыс., морского судоходства – 14 тыс. ед. Из данных таблицы видно, что снижение количества судов произошло в основном за счет судов внутреннего судоходства, рост количества каботажных судов показывает умеренную динамику, количество морских судов выросло в 5,3 раза (2001–2021 гг.).

По показателю грузоподъемности водного транспорта лидируют суда внутреннего судоходства – 146,77 млн т (рост почти в 6,84 раза), каботажное судоходство – 88,86 млн т (рост почти в 10 раз), грузоподъемность морского транспорта – 48,7 млн т (рост более чем в 2 раза).

Пассажировместимость водного транспорта снижалась за счет внутреннего судоходства, каботажное и морское судоходство имеют тенденцию к росту, как и контейнерная вместимость судов морского, каботажного и внутреннего назначения, и составляет соответственно 1,776 млн *TEU* (+360% за период 2001–2021 гг.), 0,625 млн *TEU* (среднегодовой темп прироста 165%), 0,484 млн *TEU* (среднегодовой темп прироста 256%).

¹³ <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/-/media/Lloyds-list/images/top-100-ports-2021/top-100-ports-2021-digital-edition.pdf> (accessed 04.11.2023)

¹⁴ <https://www.ronsped.it/the-global-ports-performance/#:~:text=The%20top%2010%20busiest%20ports,Tianjin%2C%20and%20Port%20of%20Rotterdam> (accessed 04.11.2023)

¹⁵ <https://www.mot.gov.cn/fenxigongbao/> (accessed 05.11.2023)

¹⁶ https://www.mot.gov.cn/fenxigongbao/hangyegongbao/201510/t20151013_1894757.html; https://www.mot.gov.cn/fenxigongbao/hangyegongbao/201510/t20151013_1894746.html (accessed 25.11.2023)

Таблица 3. Состав судов водного транспорта КНР по районам судоходства, 2001–2021 гг.

Table 3. Composition of Chinese water transport vessels by shipping area, 2001–2021

Район судоходства	Морское судоходство			Каботажное судоходство			Внутреннее судоходство		
	2001 г.	2010 г.	2021 г.	2001 г.	2010 г.	2021 г.	2001 г.	2010 г.	2021 г.
Количество судов, ед.	2645	2213	14 020	8073	10 473	10 891	200 068	165 700	113 600
Грузоподъемность, млн т	23,857	56,261	48,701	9,181	49,789	88,856	21,457	74,359	146,77
Пассажировместимость, млн пасс.	0,014	0,02	0,024	0,127	0,158	0,239	0,936	0,825	0,594
Контейнерная вместимость, млн TEU	0,479	1,011	1,776	0,018	0,186	0,625	0,009	0,128	0,484

Рассчитано и составлено по:

https://www.mot.gov.cn/fenxigongbao/hangyegongbao/201510/t20151013_1894757.html;

https://www.mot.gov.cn/fenxigongbao/hangyegongbao/201510/t20151013_1894747.html;

https://www.mot.gov.cn/fenxigongbao/hangyegongbao/201510/t20151013_1894746.html;

https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zhghs/202205/t20220524_3656659.html (In Chin) (accessed 25.11.2023)

С точки зрения специализации торгового флота КНР балкеры¹⁷ преобладают по количественным и качественным показателям. На начало 2021 г. грузоподъемность балкерного флота Китая составила 62,8 млн т дедвейта, среднегодовой темп прироста за период 2005–2020 гг. – 29,4%. 2-е место занимают нефтяные танкеры общей грузоподъемностью 15,3 млн т и среднегодовым темпом роста 15,8%. Заполняют тройку контейнеровозы с грузооборотом 10,4 млн т дедвейта и 21,8% годового прироста¹⁸.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Благодаря годам упорной работы Китай выходит на лидирующие позиции по величине экономики в мире и становится крупнейшей торговой страной. Быстрое экономическое развитие способствует и развитию отрасли портовой логистики, постоянному расширению масштабов нового портового строительства и сохранению Китаем лидирующих позиций в мировой морской отрасли по многим показателям [15].

Применение целостного подхода к развитию портов предполагает согласование политики в области логистики, торговли и транспорта с более широкими стратегиями экономического развития. В Китае развитие портов хорошо интегрировано с более широким планированием экономического прогресса различными способами, включая консолидацию развития портов с особыми экономическими зонами, внутренней логистикой, таможенным администрированием, транспортными сетями внутренних районов и упрощением процедур торговли.

В большинстве стран с формирующейся рыночной экономикой взаимосвязь между портом и целями экономического развития не столь явная. Однако в Китае границы традиционного планирования портов были расширены с учетом национальных экономических и социальных целей, возможностей для развития внутренних районов, цепочек поставок, проходящих через порт, и интересов сообщества, в которое встроены каждый порт. Достижения и опыт Китая свидетельствуют о важности такого целостного подхода.

ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

1. 陈沛然, 王成金, 刘卫东. 中国海外港口投资格局的空间演化及其机理. 地理科学进展, 2019, 38 (7): 973–987 [Chen Peiran, Wang Chengjin, Liu Weidong. Spatial evolution and mechanism of China's overseas port investment pattern. Progress in Geographical Sciences, 2019, Vol. 38. Iss. (7): 973–987]. (In Chin.)

¹⁷ Специализированные суда для перевозки грузов насыпью (зерно, уголь, руда, цемент и т.д.) (прим. ред.).

¹⁸ <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/> (accessed 24.11.2023)

2. Lauriat G. (2023). Commentary: AJOT's top 100 container ports. *American Journal of Transportation* 27.07.2023. Iss. 754. Pp. 2–10.
3. Ларин В.Л., Песцов С.К. Становление Китая как великой морской державы. *Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. 2020. Т. 13. № 3. С. 27–46.
Larin V.L., Pestsov S.K. 2020. The emergence of China as a “great maritime power”. *Outlines of global transformations: politics, economics, law*. Т. 13. № 3. Pp. 27–46. (In Russ.)
4. Комиссина И.Н. Морской Шёлковый путь XXI в. – глобальный геополитический проект Китая. *Проблемы национальной стратегии*. 2017. № 1 (40). С. 60–81.
Komissina I.N. 2017. The 21st century Maritime Silk Road as a global geopolitical project of China. *National Strategy Issues*. № 1 (40). Pp. 60–81. (In Russ.)
5. Акимов А.В. Морской транспорт Китая: краткий статистический очерк. *Восточная аналитика*. 2020. № 3. С. 15–27.
Akimov A.V. 2020. Maritime transport of China: a brief statistical outline. *Eastern Analytics*. № 3. Pp. 15–27. (In Russ.). DOI: 10.31696/2227-5568-2020-03-015-027
6. Семенова Н.К. Морские порты Китая: современное состояние и перспективы развития. М.: ИВ РАН, 2023. 472 с.
Semenova N.K. Seaports of China: current state and development prospects. M.: IV RAS, 2023. 472 p. (In Russ.)
7. Сячин В.Г., Эпштейн В.А. Морские портовые комплексы как ключевое звено функционирования транспортной системы КНР. *Современные востоковедческие исследования*. 2020. Т. 2. № 5. С. 99–113.
Syachin V.G., Epshtein V.A. 2020. Sea port complexes as a key link in the functioning of the transport system of the People's Republic of China. *Modern Oriental Studies*. Т. 2. № 5. Pp. 99–113. (In Russ.)
8. Дирко С.В., Тихомирова В.С. Конкурентные позиции китайских портов как инфраструктурных объектов морского транспорта. Транспорт и логистика: актуальные вопросы, проектные решения и инновационные достижения. Красноярск, 2020. С. 45–48.
Dirko S.V., Tikhomirova V.S. Competitive positions of Chinese ports as infrastructure facilities for maritime transport. *Transport and logistics: current issues, design solutions and innovative achievements*. Krasnoyarsk, 2020. Pp. 45–48. (In Russ.)
9. Кочетова К.В., Попова Ю.И., Левченко Т.А. Состояние портовой инфраструктуры Китая и ее вклад в развитие мировой транспортной инфраструктуры. *Актуальные вопросы современной экономики*. 2019. № 4. С. 436–441.
Kochetova K.V., Popova Yu.I., Levchenko T.A. 2019. The state of China's port infrastructure and its contribution to the development of global transport infrastructure. *Current issues of modern economics*. № 4. Pp. 436–441. (In Russ.)
10. Notteboom T., Yang, Z. (2017). Port governance in China since 2004: institutional layering and the growing impact of broader policies. *Research in Transportation Business and Management*. № 22. Pp. 184–200. DOI: 10.1016/j.rtbm.2016.09.002
11. Fugazza M., Hoffmann ND J. (2017). Liner shipping connectivity as determinant of trade. *Journal of Shipping and Trade*. № 2 (1). Pp. 1–18. DOI: 10.1186/s41072-017-0019-5
12. Huo W., Zhang W., Chen P.S.L. (2018). Recent development of Chinese port cooperation strategies. *Research in Transportation Business & Management*. № 26. Pp. 67–75. DOI: 10.1016/j.rtbm.2018.01.002
13. 王 琪, 韦春竹, 陈 炜. 中国港口群内部格局与参与全球航运网络联系分析 [Wang Qi, Weichun Zhu, Chen Wei (2022). Analysis of the relationship between the internal structure of China's port clusters and its participation in the global shipping network]. (In Chin.). <http://www.xml-data.org/RWDL/html/20220120.htm> (accessed 10.11.2023)
14. UNCTAD (2023). <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/> (accessed 04.11.2023)
15. Семенова Н.К. Морские порты Китая: современное состояние и перспективы. М.: ИВ РАН, 2023. 472 с.
Semenova N.K. Seaports of China: current state and prospects. Moscow, 2023. 472 p. (In Russ.)

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) 30.01.2024

Доработана после рецензирования
(Revised) 31.03.2024

Принята к публикации
(Accepted) 17.04.2024