



РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

REGIONAL ECONOMY

DOI: 10.22363/2313-2329-2023-31-2-316-329

EDN: AFYEVL

УДК 336.7

Научная статья / Research article

Современное состояние и перспективы развития морских портов Китая

Н.К. Семенова  

*Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Институт востоковедения Российской академии наук,
Российская Федерация, 107031, Москва, ул. Рождественка, д. 12*

 semenovaneli-2011@mail.ru

Аннотация. С экономической точки зрения порты способствуют всестороннему развитию городов и могут оказывать всестороннее стимулирующее воздействие на экономику внутренних районов. Являясь узлом, соединяющим различные виды транспорта, такие как железные дороги, автомагистрали, авиация и трубопроводы, порты являются незаменимым компонентом транспортной сети государства. В ходе поэтапного совершенствования транспортной системы Китайской Народной Республики (КНР) портовая отрасль страны активно поддерживается национальной политикой. Вместе с тем порты являются воротами для внешней торговли страны или региона. Эффективность работы портов напрямую связана с эффективностью внешнеэкономического сотрудничества. Кроме того, развитие портов тесно связано с экономической безопасностью страны. Порты инициируют социально-экономический рост региона, служат центром социальной деятельности. Порты также являются основным источником занятости, поскольку в портах занято большое количество рабочих. Становление Китая как великой морской державы на наших глазах становится свершившимся фактом. В условиях глубоких изменений во внутренней и международной макросреде портовая отрасль КНР ускоряет темпы трансформации и модернизации, придерживаясь новых концепций развития и обеспечивая решительную поддержку экономического развития государства. В исследовании раскрывается современное лидерство Китая в мировой портовой отрасли, сформировавшееся в жесткой конкурентной борьбе крупнейших портов Восточной Азии. Изучены этапы развития портов КНР и роль плановой экономики в этом процессе, современная структура портового хозяйства КНР и ведущих портов страны. Рассматриваются новые тенденции и перспективы развития как континентальных,

© Семенова Н.К., 2023



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode>

так и зарубежных портов КНР. Анализируется место КНР в современной мировой портовой отрасли, проводится определение этапов развития портов КНР и роли плановой экономики в этом процессе, исследование современной структуры портового хозяйства КНР и ведущих портов страны, выявление новых тенденций и перспектив развития континентальных и зарубежных портов КНР, рассматриваются ключевые тенденции и проблемы, лежащие в основе последних изменений в портовой системе Китая. До настоящего времени в отечественной библиографии не было комплексного исследования, дающего общее представление о роли портового хозяйства в развитии экономики КНР и лидерстве Китая в портовой и судоходной отраслях мира. Настоящее исследование призвано восполнить этот пробел.

Ключевые слова: Китай, морские порты, структура отрасли, тенденции, перспективы развития

История статьи: поступила в редакцию 2 февраля 2023 г.; проверена 25 февраля 2023 г.; принята к публикации 14 марта 2023 г.

Для цитирования: Семенова Н.К. Современное состояние и перспективы развития морских портов Китая // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2023. Т. 31. № 2. С. 316–329. <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2023-31-2-316-329>

Current state and prospects of development of China's seaports

Nelli K. Semenova  

*Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences,
12/1 Rozhdestvenka St, Building 1, Moscow, 107031, Russian Federation*

 semenovanelli-2011@mail.ru

Abstract. From an economic point of view, ports contribute to the comprehensive development of cities and can have a comprehensive stimulating effect on the economy of the interior. As a hub connecting various modes of transport, such as railways, highways, aviation and pipelines, ports are an indispensable component of the state's transport network. During the gradual improvement of the Chinese transport system. At the same time, ports are the gateway for the foreign trade of a country or region. The efficiency of ports is directly related to the effectiveness of foreign economic cooperation. In addition, the development of ports is closely linked to the economic security of the country. Ports initiate the socio-economic growth of the region, serve as a center of social activity. Ports are also a major source of employment, as ports employ a large number of workers. The emergence of China as a great maritime power is becoming a fait accompli before our eyes. In the context of profound changes in the domestic and international macro environment, the port industry of the People's Republic of China is accelerating the pace of transformation and modernization, adhering to new development concepts and providing strong support for the economic development of the state. The study reveals China's modern leadership in the global port industry, formed in the fierce competition of the largest ports in East Asia. The stages of development of the ports of the People's Republic of China and the role of the planned economy in this process, the modern structure of the port economy of the People's Republic of China and the leading ports of the country are analyzed. New trends and prospects for the development of both continental and foreign ports of the People's Republic of China are considered. The paper analyzes the place of the People's Republic of China in the modern world port industry, determines the

stages of development of China's ports and the role of the planned economy in this process, studies the modern structure of the port economy of the People's Republic of China and the country's leading ports, identifies new trends and prospects for the development of mainland and foreign ports of the People's Republic of China, analyzes key trends and problems underlying recent changes in the port system of China. To date, there has not been a comprehensive study in the Russian bibliography that gives a general idea of the role of the port economy in the development of the PRC economy and China's leadership in the port and shipping industries of the world. The present study aims to fill this gap.

Keywords: China, seaports, industry structure, trends, development prospects

Article history: received February 02, 2023; revised February 25, 2023; accepted March 14, 2023.

For citation: Semenova, N.K. (2023). Current state and prospects of development of China's seaports. *RUDN Journal of Economics*, 31(2), 316–329. (In Russ.). <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2023-31-2-316-329>

Введение

Развитие портовой индустрии Китая тесно связано с развитием экономики страны и реформированием национальной экономической системы. Стратегия экономической открытости КНР способствовала существенному росту импорта и экспорта. Рост спроса неизбежно приводит к быстрому росту портовой отрасли и ее инновационному развитию. Благодаря постоянному развитию внешней торговли Китай превратился в одну из крупнейших портовых держав.

КНР вступила в «новую норму» средне- и высокоскоростного роста, повышения качества и эффективности, структурной оптимизации и инновационного развития портовой отрасли. На этом пути, помимо важных стратегических возможностей, присутствуют серьезные вызовы, противоречия и риски. В решении поставленных задач и нивелировании рисков Китай руководствуется «пятью концепциями развития: инновации, координация, экологичность, открытость и совместное использование»¹ (Шуй Юнь...). Создаются возможности для активного развития, реализуется структурная оптимизация в управлении и нормотворчестве.

Актуальность исследования обусловлена уникальным опытом КНР в области построения взаимосвязанных транспортных структур, ключевыми связующими объектами которых являются порты. Происходящие в текущее время существенные трансформации в мировой морской системе, связанные последовательно с торговыми войнами КНР и США, пандемией COVID-19 и санкци-

¹ Шуй Юнь Ши Сань У Фа Чжань Гуй Хуа Цзе Ду Цзяо Тунъюнь Шу Бу 2017 Нянь 02 Юэ 09 (Интерпретация «13-го пятилетнего плана развития водного транспорта». Минтранс 9 февраля 2017 г. (кит.)). [Shui Yun Shi San Wu Fa Zhang Gui Hua Jie Du Jiao Tongyun Shubu. 2017 Nyan 02 Yue 09 Same (Interpretation of the “13th five-year plan for development of water transport.” Ministry of Transport on February 9, 2017). (In China)]. URL: https://www.mot.gov.cn/zhuanti/shisanwujtysfzgh/zhengcejiedu/201703/t20170306_2172343.html (дата обращения: 11.02.2023).

онными действиями коллективного Запада в связи с проведением Специальной Военной Операции РФ на Украине, повышают актуальность данной монографии и усиливают необходимость теоретических и практических исследований, посвященных оптимизации транспортных, в том числе портовых, проектов для построения новой модели мировой морской отрасли, новых логистических маршрутов с учетом новой геополитики. Актуальность работы также обусловлена не до конца еще раскрытым высоким потенциалом российско-китайского партнерства в портовой сфере. В этом контексте сухопутные и водные транспортные магистрали России, занимающей уникальное положение на геополитической карте Евразии, помогут в переориентации транспортных потоков РФ и КНР с учетом геополитических трансформаций.

Материалы и методы

Степень научной разработанности проблемы. На основании проведенного анализа научных работ по теме исследования надо отметить, что изучены отдельные аспекты и конкретные сюжеты развития портов КНР, а именно становление Китая как великой морской державы (Ларин, Песцов, 2020), история формирования (Ходова, Вершинина, 2015), опыт развития (Метёлкин, Овчинников, 2014), тенденции и проблемы портов в Китае (Мозиас, 2013), состояние портовой инфраструктуры КНР (Кочетова, Попова, Левченко, 2019), участие государства в становлении портового хозяйства КНР (Федоров, Овчинников, 2011), развитие Морского Шелкового пути XXI в. в плане экономического (Бевеликова, Петровский, 2021) и геополитического влияния в мире (Комиссина, 2017), роль портов в транспортной системе КНР (Акимов, 2020; Меринова, 2020; Сячин, Эпштейн, 2020), специфика функционирования портов в КНР (Халатян, Бойко, 2020), исследовалась роль морских портов КНР как ключевых элементов в международной торговле (Корчагина, Топина, Ядыкин, 2020), факторы развития крупнейших портов КНР (Семенова, Аристова, 2020), пути оптимизации инфраструктурных показателей портов КНР (Дирко, Тихомирова, 2020; Юзеев, 2018). До настоящего времени в отечественной библиографии не было комплексного исследования, дающего общее представление о роли КНР в морской отрасли мира за счет развития портового хозяйства.

Зарубежная библиография по теме портового и морского развития КНР представлена более широко. Основные темы исследования: морское судоходство как движущая сила глобализации (Aritua at al., 2020), рост международной торговли и контейнеризация (Jiang, Li, Mao, 2012), изменение моделей мировой торговли (Fugazza, Hoffmann, 2017), международная торговля и морские перевозки (Ghiasi, Fei, Saalman, 2018), управление портом (Huo, Zhang, Chen, 2018; Notteboom, Yang, 2017; Notteboom, Haralambides, 2020) и реформа (Brooks, Cullinane, Pallis, 2017), «зеленые и умные» порты (Lirn, Jim Wu, Chen, 2013).

Методологическая база исследования основывается на междисциплинарном подходе. В данном исследовании применен спектр общенаучных, экономических, статистических, политологических и исторических методов, что

позволило комплексно подойти к объекту исследования. Инструментарий исследования складывается из результатов мониторинга в основном зарубежных, в первую очередь китайских, подходов (на основе массива китайских публикаций, близких к тематике настоящего проекта, так как отечественная библиография не обладает достаточным количеством информации) и дальнейшего применения компаративистской методики, методики сравнительного анализа, метода системного и экономического анализа, ценностно-ориентированного подхода, институционально-правового и стадийного подходов.

Результаты исследования

Изучение текущего состояния мировой морской индустрии и места Китая в ней показало, что китайская составляющая за последние два десятилетия стала практически несущей основой мировой морской торговли. По некоторым показателям морской отрасли Китай превосходит не только ведущие мировые экономики, но и суммарные показатели большинства континентов. Важность Китая для мировой морской отрасли подтверждается следующими основными показателями:

- Китай является центральным звеном глобальной производственной цепочки. Порты Китая в целом имеют наибольший уровень портового грузооборота, на КНР приходится 28 из 50 крупнейших портов по этому показателю (включая Гонконг, Китай), среди 20 крупнейших портов 16 принадлежат Китаю, а пять китайских портов в Нинбо, Чжоушань, Шанхай, Таншань, Циндао и Гуанчжоу прочно входят в первую пятерку лидеров по грузообороту в мире;
- с 2001 г. (год вступления КНР в ВТО) объем морского импорта Китая достиг среднегодового совокупного темпа роста 12 %, а темпы роста экспорта оставались выше 4 %;
- около 65 % прироста мировой морской торговли (28,9 млрд т) пришлось на Китай (с 2001 г.);
- в 2020 г. объем морской импортной торговли Китая составил 25 % от общемирового объема;
- с 2001 по 2021 г. размер флота китайских судовладельцев увеличился почти в 10 раз — с 27,9 млн брутто-тонн до 217,7 млн брутто-тонн, а размер флота увеличился в 7,8 раза и составляет 15 % мирового флота, что делает Китай вторым по величине судовладельцем в мире²;
- лизинг судов в Китае также стал центром внимания на мировом рынке судоходства: три китайские лизинговые компании входят в число

² Цюаньцю ханьюнь шичан чжунго инсянли баогао (Отчет о влиянии Китая на мировой рынок судоходства (кит.)) [Quanqiu hanyun shichang zhongguo yingxiangli baogao (Report on China's influence on the Global shipping market). (In China)]. URL: http://www.portcontainer.com/newsAction.do?command=viewData&root_CategoryId=8a9289fb3020fe940130210be3b00001&categoryId=8a9287fa30773b500130777b559b0001&dataId=e563d2847ac2ae54017cedd3100f029f (дата обращения: 11.02.2023).

20 крупнейших финансовых учреждений мира; после десяти лет развития лизингового бизнеса в Китае текущий флот лизинговых компаний насчитывает в общей сложности 128,9 млн брутто-тонн, на складской флот приходится 8 % мирового флота, а на долю заказанных судов — 10 % от мировых³;

- 1-е место по грузопотоку контейнерных портов по итогам 2021 г.: доля 39,5 % от общего числа контейнерных перевозок, семь китайских портов входят в ТОП-10 и десять входят в топ-20 (2022);
- 1-е место в рейтинге по Индексу обслуживания линейного судоходства;
- по количеству прибытий судов в порты и среднему времени пребывания в порту Китай также находится на лидирующих позициях: среди 25 стран с наибольшим количеством прибывающих контейнеровозов самое быстрое среднее время оборота было в Японии — 0,34 дня (1-е место в рейтинге), затем следует провинция Тайвань (провинция Китая) — 0,44 дня (2), Гонконг (САР Китая) — 0,52 дня (3), а Китай и Турция — по 0,62 дня (4);
- в десятку крупнейших Международных судоходных центров (МСЦ) по рейтингу 2021 г. с точки зрения совокупной мощи вошли (в порядке лидерства в рейтинге): Шанхай (3-е место в рейтинге), Гонконг (4-е), Дубай, Нинбо Чжоушань (10-е);
- по глобальному Индексу эффективности контейнерных портов (CPPI) порты Китая занимают следующие позиции в рейтинге Всемирного банка по индексу: 3-е место в рейтинге — Чиван (является частью порта Шэньчжэнь), 4-е — порт Гуандун, 5-е — порт Гаосюн (провинция Тайвань), 6-е — порт Гонконг, 7-е — порт Циндао, 8-е — порт Шекоу (является частью порта Шэньчжэнь);
- крупнейший и самый загруженный порт в мире — порт Шанхая (КНР);
- Китай входит в тройку лидеров крупнейших стран-судовладельцев (2021 г.) как по коммерческой стоимости их флотов (3-е место после Японии и Греции), так и по грузоподъемности (2-е место после Греции);
- КНР входит в ТОП-5 крупнейших стран происхождения моряков и в списке лидеров за 2021 г. занимает 4-е место;
- в сфере судостроения Китай также занимает лидирующие позиции — 47,2 % всех построенных в мире судов (2022);
- в рейтинге крупнейших морских перевозчиков китайская China COSCO Shipping Corporation Limited (COSCO) занимает 4-е место (февраль 2022 г.) после Maersk, MSC и CMA CGM.

³ Цюаньцю ханьюнь шичан чжунго инсянли баогао (Отчет о влиянии Китая на мировой рынок судоходства (кит.)) [Quanqiu hanyun shichang zhongguo yingxiangli baogao (Report on China's influence on the Global shipping market). (In China)]. URL: http://www.portcontainer.com/newsAction.do?command=viewData&root_CategoryId=8a9289fb3020fe940130210be3b00001&categoryId=8a9287fa30773b500130777b559b0001&dataId=e563d2847ac2ae54017cedd3100f029f (дата обращения: 11.02.2023).

Китай является страной с самой высокой степенью морского сообщения в мире — он установил судоходные маршруты с крупными портами в более чем ста странах и регионах. Такой уровень развития является не результатом случайного стечения обстоятельств, а следствием тщательного и стратегического планирования. Всего в КНР насчитывается около 2 тыс. морских и речных портов (150 прибрежных портов), 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 материковом Китае (за исключением Гонконга, Макао и Тайваня), 22 из них прибрежные. По итогам 2021 г. 8 из 10 самых загруженных портов мира находятся в Китае.

За последние 20 лет совокупный годовой темп роста китайского импорта морских перевозок составил 12 %, а рост экспорта оставался на уровне более 4 %; среди них с 2009 по 2020 г. около 65 % прироста мировой морской торговли (28,9 млрд т) пришлось на долю Китая⁴. В 2021 г. объем торговли китайским импортом морских перевозок 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 находится в китайских водах⁵.

Водный транспорт КНР обеспечивает мощную поддержку экономического и социального развития, способствует оптимизации размещения промышленности вдоль прибрежных районов Китая и переносу промышленности в центральные и западные районы, играет важную вспомогательную роль в реализации крупных региональных стратегий, таких как скоординированное развитие Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй, развитие экономического пояса реки Янцзы и строительство района Большого залива Гуандун — Гонконг — Макао.

Являясь важной частью водного транспорта, порты КНР — ключевые компоненты транспортной сети страны, узлы, соединяющие различные виды транспорта, такие как железные дороги, автомагистрали, авиация и трубопроводы. Общий объем грузоперевозок всеми видами транспорта в КНР за 2021 г. составил 52,97 млрд т, из них на грузоперевозки по водным путям приходилось 8,24 млрд т, или 15,7 % (лидируют автотранспортные перевозки с долей 73,9 %, железнодорожные перевозки — 8,9 %). Общий грузооборот по стране составил 22 357,4 млрд ткм, из них лидирует грузооборот по водным путям

⁴ Цюаньцю ханьюнь шичан чжунго инсянли баогао (Отчет о влиянии Китая на мировой рынок судоходства (кит.)) [Quanqiu hanyun shichang zhongguo yingxiangli baogao (Report on China's influence on the Global shipping market). (In China)]. URL: http://www.portcontainer.com/newsAction.do?command=viewData&root_CategoryId=8a9289fb3020fe940130210be3b00001&categoryId=8a9287fa30773b500130777b559b0001&dataId=e563d2847ac2ae54017cedd3100f029f (дата обращения: 11.02.2023).

⁵ Чжунго ицин инсян ся цзинци хэ маои дэ инсян (Нарушения в судоходной экономике и торговле под влиянием эпидемии в Китае (кит.)) [Zhongguo izin Insan Xia Jinji Ho Mai de Insan (Disruptions in the shipping economy and trade under the influence of the epidemic in China). (In China)]. URL: <https://www.xindemarinews.com/m/view.php?aid=37539> (дата обращения: 11.02.2023).

11557,8 млрд ткм, что составляет 51,7 % от общего (30,9 % — автотранспортный грузооборот, 14,8 % — железнодорожный)⁶.

Объем коммерческих грузов с 2001 г. увеличился более чем в 6 раз, в основном за счет морских перевозок (табл. 1).

Таблица 1

Основные показатели портовой и смежных отраслей КНР и темпы прироста в 2001–2021 гг.

Показатель	2001	2010	2021	Среднегодовые темпы роста, %		Итого прирост, %
				2001/2010	2010/2021	2001/2021
Количество причалов класса 10 тыс. т и более	810	1661	2659	166,1	6,0	228,3
Объем коммерческих грузов, млрд т:	1,330	3,789	8,240	28,5	19,8	619,5
в т.ч. внутренние водные перевозки	1,049	3,209	4,189	30,6	11,9	399,3
морские перевозки	0,280	0,581	4,051	20,8	63,4	1446,8
Выполненный грузооборот, млрд ткм:	2 598,89	6842,753	11557,751	26,3	15,4	444,7
в т.ч. внутренние водные перевозки	545,83	2242,87	1773,599	41,1	7,2	324,9
морские перевозки	2053,06	4599,915	9784,151	22,4	19,3	476,6
Пассажиропоток, млн пассаж.:	189,055	177,000	47,736	-0,7	-6,6	-74,8
в т.ч. внутренние порты	–	104,000	1,218	–	-9,9	–
прибрежные порты	–	73,000	46,517	–	-3,6	–
Пассажирооборот, млрд. пасс.-км	8,989	7,227	3,311	-2,0	-5,4	-63,2
Грузооборот портов, млрд т:	2,400	8,932	15,545	37,2	15,8	647,7
в т.ч. внутренние порты	0,950	3,288	5,573	34,6	15,4	586,6
прибрежные порты	1,450	5,645	9,973	38,9	16,1	687,8
Внешнеторговые грузы, млрд т:	0,660	2,501	4,697	37,9	17,1	711,7
в т.ч. внутренние порты	0,060	0,213	0,509	35,5	21,7	848,3
прибрежные порты	0,600	2,288	4,188	38,1	16,6	698,0
Грузооборот по видам грузов, млрд т:						
уголь и продукты	0,450	1,646	2,831	36,6	15,6	629,1
нефть, природный газ и продукты	0,310	0,712	1,316	23,0	16,8	424,5
металлическая руда	0,200	1,263	2,399	63,2	17,3	1 199,5
горнодобывающие и строит.мат.	0,190	1,204	–	63,4	–	–
сталь	0,080	0,391	–	48,9	–	–
Контейнерооборот, млн TEU	27,480	146,000	282,720	53,1	17,6	1 028,8
в т.ч. внутренние порты	2,790	14,680	33,40	52,6	20,7	1 197,1
прибрежные порты	24,700	131,000	249,33	53,0	17,3	1 009,4
Инвестиции в строительство портов и водных путей, млрд юаней:	17,400	117,141	151,300	67,3	11,7	869,5
в т.ч. внутренние порты	12,400	33,453	74,300	27,0	20,2	599,2
прибрежные порты	5,000	83,687	72,300	167,4	-1,2	1 446,0
Количество кораблей, тыс. единиц	210,786	178,386	138,511	-1,5	-2,0	-34,3
Грузоподъемность, млн т	54,495	180,409	284,327	33,1	14,3	521,7
Пассажировместимость, млн пасс.	1,077	1,003	0,857	-0,7	-1,3	-20,4
Контейнерная вместимость, млн TEU	0,506	1,325	2,885	26,2	19,8	570,2

Источник: составлено автором по данным Веб-сайта Министерства транспорта КНР. URL: <http://www.gov.cn> (дата обращения: 18.02.2023).

⁶ Чжунхуа Жэньминь Гунхэго 2021 Нянь Гоминь Цзинцзи Хэ Шэхуэй Фачжань Тунцзи Гунбао (Статистическое коммюнике Китайской Народной Республики о национальном экономическом и социальном развитии в 2021 году (На кит.)) [Zhonghua Renmin Gonghego 2021 Nian Gomin Jingji He Shehui Fazhan Tongji Gongbao (Statistical Communique of the People's Republic of China on National Economic and Social Development in 2021). (In China)]. URL: http://www.xinhuanet.com/finance/2022-02/28/c_1128421941.htm (дата обращения: 11.02.2023).

Table 1

Main indicators of the port and related industries of China and growth rates, 2001–2021

Indicator	2001	2010	2021	Average annual growth rates, %		Total increase
				2001/ 2010,%	2010/ 2021,%	
The number of berths of class 10 thousand tons or more	810	1661	2659	166.1	6.0	228.3
Volume of commercial cargo, bill tons:	1.330	3.789	8.240	28.5	19.8	619.5
including inland water transportation	1.049	3.209	4.189	30.6	11.9	399.3
sea transportation	0.280	0.581	4.051	20.8	63.4	1446.8
Completed cargo turnover, billion tkm:	2 598.89	6842.753	11557.751	26.3	15.4	444.7
including inland water transportation	545.83	2242.87	1773.599	41.1	7.2	324.9
sea transportation	2053.06	4599.915	9784.151	22.4	19.3	476.6
Passenger traffic, mill passengers:	189.055	177.000	47.736	-0.7	-6.6	-74.8
including domestic ports	–	104.000	1.218	–	-9.9	–
coastal ports	–	73.000	46.517	–	-3.6	–
Passenger turnover, billion pass.-km	8.989	7.227	3.311	-2.0	-5.4	-63.2
Cargo turnover of ports, billion tons:	2.400	8.932	15.545	37.2	15.8	647.7
including internal ports	0.950	3.288	5.573	34.6	15.4	586.6
coastal ports	1.450	5.645	9.973	38.9	16.1	687.8
Foreign trade cargo, billion tons:	0.660	2.501	4.697	37.9	17.1	711.7
including domestic ports	0.060	0.213	0.509	35.5	21.7	848.3
coastal ports	0.600	2.288	4.188	38.1	16.6	698.0
Cargo turnover by type of cargo, billion tons:						
coal and products	0.450	1.646	2.831	36.6	15.6	629.1
oil, natural gas and products	0.310	0.712	1.316	23.0	16.8	424.5
metal ore	0.200	1.263	2.399	63.2	17.3	1 199.5
mining and construction.mat.	0.190	1.204	–	63.4	–	–
steel	0.080	0.391	–	48.9	–	–
Container turnover, million TEU, including	27.480	146.000	282.720	53.1	17.6	1 028.8
domestic ports	2.790	14.680	33.40	52.6	20.7	1 197.1
coastal ports	24.700	131.000	249.33	53.0	17.3	1 009.4
Investments in the construction of ports and waterways, billion yuan:	17.400	117.141	151.300	67.3	11.7	869.5
including domestic ports	12.400	33.453	74.300	27.0	20.2	599.2
coastal ports	5.000	83.687	72.300	167.4	-1.2	1 446.0
Number of ships, thousand units	210.786	178.386	138.511	-1.5	-2.0	-34.3
Load capacity, million tons	54.495	180.409	284.327	33.1	14.3	521.7
Passenger capacity, million passengers.	1.077	1.003	0.857	-0.7	-1.3	-20.4
Container capacity, million TEU	0.506	1.325	2.885	26.2	19.8	570.2

Source: calculated and compiled by the author. Ministry of Transport Website of PRC. Retrieved February 18, 2023, from <http://www.gov.cn>

Общее количество пассажиров, перевезенных всеми видами транспорта в КНР в 2021 г., составило 8,3 млрд чел., из них доля перевозок пассажиров водным транспортом составила 1,9% (доли автомобильных, ж/д и авиационных перевозок 61,3, 31,4 и 5,3% соответственно). Общий пассажирооборот по стране составил 1975,8 млрд чел.-км, из них пассажирооборот водным транспор-

том — 3,31 млрд чел.-км или 0,17 % (доли ж/д, авиационных и автомобильных перевозок 48,4 33 и 18,4 % соответственно)⁷.

Пассажиропоток на водном транспорте с начала XXI в. показывает тенденцию к снижению (см. табл. 1): за период 2001–2010 гг. он снижался в среднем на 0,7 % в год, период 2011–2021 гг. показывает более высокую отрицательную динамику — 6,6 % в год, чему способствовали карантинные ограничения 2020 и 2021 гг. В доковидный 2019 г. показатель пассажиропотока водного транспорта составлял 87 млн пассажиров, из них на прибрежные порты пришлось 82 млн пассажиров, а на внутренние водные пути — 5 млн пассажиров. Показатели 2021 г. существенно снижены — до, соответственно, 47,736 млн чел., 46,517 млн чел., 1,218 млн чел. Пассажирооборот водного транспорта снизился с 8,989 млрд чел.-км в 2001 г. до 3,311 млрд чел./км в 2021 г. (8,022 млрд чел./км в 2019 г.).

На показатели грузооборота портов, как внутренних, так и морских, карантинные ограничения пока не оказали существенного влияния (см. табл. 1), всплеск спроса на перевозки водным транспортом в 2021 г. не только компенсировали снижение 2020 г., но и вывели показатели портов на исторический максимум. За период 2001–2021 гг. общий грузооборот портов КНР вырос почти в 6,5 раза со средними темпами роста в 2001–2010 гг. 37,2 %, в период 2011–2021 гг. — 15,8 %. Темпы роста и натуральные показатели морских портов лидируют по сравнению с внутренними (см. табл. 1). Рост внешнеторговых грузов также происходил за счет морских портов — показатель с 2001 г. увеличился почти в 7 раз и достиг в 2021 г. 4,188 млрд т.

Контейнерооборот портов Китая показывает беспрецедентные темпы роста. За период 2001–2021 гг. он вырос более чем в 10 раз как во внутренних, так и в морских портах. В натуральных показателях соотношение морских и внутренних портов по контейнерообороту составляет примерно 7,5 к 1. В немалой степени этому способствовал огромный объем инвестиций в портовое хозяйство морских портов в 2001–2021 гг. В 2001 г. инвестиции составили 17,4 млрд юаней со среднегодовым ростом 67,3 % в период 2001–2010 гг. и 11,7 % в период 2011–2021 гг., достигнув уровня 151,3 млрд юаней по итогам 2021 г. В 2021 г. инвестиции в основные средства внутренних и прибрежных портов практически сбалансированы (см. табл. 1).

Показатели водного транспорта с точки зрения количества судов и их грузоподъемности в период 2001–2021 гг. показывают разнонаправленные тенденции: с уменьшением количества кораблей на 34 % их грузоподъемность увеличилась более чем в 5 раз, контейнеровместимость выросла почти в 6 раз, но при этом пассажироместимость снизилась на 20 % (см. табл. 1).

⁷ Чжунхуа Жэньминь Гунхэго 2021 Нянь Гоминь Цзинцзи Хэ Шэхуэй Фачжань Тунцзи Гунбао (Статистическое коммюнике Китайской Народной Республики о национальном экономическом и социальном развитии в 2021 году (кит.)). [Zhonghua Renmin Gonghego 2021 Nian Gomin Jingji He Shehui Fazhan Tongji Gongbao (Statistical Communique of the People's Republic of China on National Economic and Social Development in 2021). (in Chin.)]. URL: http://www.xinhuanet.com/finance/2022-02/28/c_1128421941.htm (дата обращения: 11.02.2023).

Заклучение

Анализ портовой индустрии КНР в период 2001–2021 гг. показал, что планирование, строительство и эксплуатация прибрежных портов в целом демонстрируют стабильную и устойчивую тенденцию развития: спрос на перевозки высок, а пропускная способность портов, особенно внешняя торговля и контейнерные перевозки, демонстрирует устойчивый и быстрый рост. Точки роста пропускной способности в основном сосредоточены в комплексных и крупномасштабных портах с высоким уровнем управления.

В КНР применяется целостный подход к развитию портов, что предполагает согласование политики в области логистики, торговли и транспорта с более широкими стратегиями экономического развития. Развитие портов хорошо интегрировано с более широким планированием экономического развития, находится во взаимосвязи с особыми экономическими зонами, внутренней логистикой, таможенным администрированием, транспортными сетями внутренних районов и упрощением процедур торговли. При этом учитываются национальные экономические и социальные цели и возможности для развития внутренних районов, интересов различных цепочек поставок, проходящих через порт, и интересы сообщества (городские агломерации и т.п.), в которое встроен каждый порт. Опыт Китая показывает важность такого целостного подхода.

Список литературы

- Акимов А.В.* Морской транспорт Китая: краткий статистический очерк // Восточная аналитика. 2020. № 3. С. 15–27. <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2020-03-015-027>
- Бевеликова Н.М., Петровский В.Е.* «Морской Шелковый путь XXI века»: замыслы и реальность // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2021. Т. 26, № 26. С. 151–163. <https://doi.org/10.24412/2618-6888-2021-26-151-163>
- 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: материалы Всероссийской научно-практической конференции. Красноярск, 2020. С. 45–48.
- Комиссина И.Н.* Морской Шелковый путь XXI в. — глобальный геополитический проект Китая // Проблемы национальной стратегии. 2017. № 1 (40). С. 60–81.
- Корчагина Е.В., Топина Е.А., Ядыкин В.К.* Морские порты Китая как ключевой элемент инфраструктуры внешней торговли // Цифровая экономика и индустрия 4.0: форсайт Россия: сборник трудов научно-практической конференции с зарубежным участием. Санкт-Петербург: ПОЛИТЕХ-ПРЕСС, 2020. С. 95–99. <https://doi.org/10.18720/IEP/2020.1/9>
- 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.
- 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. <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2020-13-3-2>

- Меринова А.С. Развитие портов свободной торговли в Китае // Политранспортные системы: материалы XI Международной научно-технической конференции. Новосибирск, 2020. С. 19–23.
- Метёлкин П.В., Овчинников П.Н. Опыт развития морских портов Китая // Вестник транспорта. 2014. № 3. С. 42–44.
- Мозиас П.М. Морское хозяйство Китая: тенденции и проблемы развития // Общество и государство в Китае. 2013. Т. 43. № 2. С. 424–456.
- Семенова Н.К., Аристова Л.Б. Порт Шанхай: факторы развития // Восточная аналитика. 2020. № 3. С. 154–178. <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2020-03-154-178>
- 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.
- Федоров Л.С., Овчинников П.Н. Государственное стратегическое управление по развитию морских портов КНР // Вестник транспорта. 2011. № 10. С. 16–22.
- Халатян С.Г., Бойко О.Н. Особенности работы портов в Китае: логистические аспекты // Наука и просвещение: актуальные вопросы, достижения и инновации: сборник статей III Международной научно-практической конференции. 2020. С. 76–78.
- Ходова С.С., Вершинина В.А. История формирования свободных портов в Китае // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2015. № 8–3. С. 592–597.
- Юзеев Е.А. Перспективы развития морской портовой инфраструктуры Китая // Прорывные экономические реформы в условиях риска и неопределенности: сборник статей по итогам Международной научно-практической конференции: Тюмень, 17 января 2018 г.: в 2 ч. Ч. 2. Стерлитамак: АМИ, 2018. 247 с. С. 217–222.
- Aritua B., Cheng L., Liere R., Leijer H. Blue Routes for a New Era: Developing Inland Waterways Transportation in China (English) // International Development in Focus Washington. D.C.: World Bank Group. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1584-3>
- Brooks M.R., Cullinane K.P.B., Pallis A.A. (2017). Revisiting Port Governance and Port Reform: A Multi-country Examination // Research in Transportation Business and Management. 2020. Vol. 22. P. 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2017.02.005>
- Fugazza M., Hoffmann NDJ. Liner shipping connectivity as determinant of trade // Journal of Shipping and Trade. 2017. Vol 2, no. 1. P. 1–18. <https://doi.org/10.1186/s41072-017-0019-5>
- Ghiassy R., Fei Su, Saalman L. The 21st century Maritime Silk Road // Security implications and ways forward for the European Union. Stockholm: SIPRI, 2018. 50 p.
- Huo W., Zhang W., Chen P.S.L. Recent development of Chinese port cooperation strategies // Research in transportation business & management, 2018. Vol. 26. P. 67–75. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2018.01.002>
- Jiang B., Li J., Mao X. Container Ports Multimodal Transport in China from the View of Low Carbon // Asian J. Shipping Logist. 2012. Vol. 28. P. 321–343. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2013.01.003>
- Lirn T., Jim Wu Y., Chen Y.J. Green performance criteria for sustainable ports in Asia // International Journal of Physical Distribution & Logistics Management. 2013. Vol. 43, no. 5/6. P. 427–451. <https://doi.org/10.1108/IJPDLM-04-2012-0134>
- Notteboom T., Yang Z. Port governance in China since 2004: institutional layering and the growing impact of broader policies // Research in Transportation Business and Management. 2017. Vol. 22. P. 184–200. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2016.09.002>
- Notteboom T.E., Haralambides H.E. Port management and governance in a post-COVID-19 era: quo vadis // Maritime Economics & Logistics. 2020. Vol. 22, no. 3. P. 329–352. <https://doi.org/10.1057/s41278-020-00162-7>

References

- Akimov, A.V. (2020). Asian maritime transport in Asia: a brief statistical essay. *Eastern Analytics*, 3, 15–27. <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2020-03-015-027>
- Aritua, B., Cheng, L., Liere, R., & Leijer, H. (2020). Blue Routes for a New Era: Developing Inland Waterways Transportation in China (English). *International Development in Focus Washington*. D.C.: World Bank Group. <https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1584-3>
- Bevelikova, N.M., & Petrovsky, V.E. (2021). “The Maritime Silk Road of the XXI century”: ideas and reality. *China in world and regional politics. History and modernity*. Vol. 26, no. 26, 151–163. (In Russ.). <https://doi.org/10.24412/2618-6888-2021-26-151-163>
- Brooks, M.R., Cullinane K.P.B., & Pallis, A.A. (2017). Revisiting Port Governance and Port Reform: A Multi-country Examination. *Research in Transportation Business and Management*, 22, 1–10. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2017.02.005>
- Dirko, S.V., & Tikhomirova, V.S. (2020). Competitive position of the Chinese ports as infrastructure facilities of maritime transport. *Transport and logistics: current issues, design solutions and innovative achievements. Materials of the All-Russian Scientific and practical Conference. Krasnoyarsk*, 45–48.
- Fedorov, L.S., & Ovchinnikov, P.N. (2011). State Strategic Management for the Development of Seaports of the People’s Republic of China. *Transport Massanger*, (10), 16–22. (In Russ.).
- Fugazza, M., & Hoffmann, N.D.J. (2017). Liner shipping connectivity as determinant of trade. *Journal of Shipping and Trade*, 2(1), 1–18. <https://doi.org/10.1186/s41072-017-0019-5>
- Ghiasy, R., Fei Su, & Saalman, L. (2018). The 21st century Maritime Silk Road. *Security implications and ways forward for the European Union*. Stockholm: SIPRI. 50 p.
- Huo, W., Zhang, W., & Chen, P.S.L. (2018). Recent development of Chinese port cooperation strategies. *Research in transportation business, & management*, 26, 67–75. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2018.01.002>
- Jiang, B., Li J., & Mao, X. (2012). Container Ports Multimodal Transport in China from the View of Low Carbon. *Asian J. Shipping Logist*, 28, 321–343. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2013.01.003>
- Khalatyan, S.G., & Boyko, O.N. (2020). Features of the work of ports in China: logistical aspects. *Science and education: topical issues, achievements and innovations*. Collection of articles of the III International Scientific and Practical Conference, 76–78. (In Russ.).
- Khodova, S.S., & Vershinina, V.A. (2015). The history of the formation of free ports in China. *International Journal of Applied and Basic Research*, (8–3), 592–597. (In Russ.).
- Kochetova, K.V., Popova, Yu.I., & Levchenko, T.A. (2019). The state of China’s port infrastructure and its contribution to the development of the world transport infrastructure. *Topical issues of modern economy*, (4), 436–441.
- Komissina, I.N. (2017). The Maritime Silk Road of the XXI century — China’s global geopolitical project. *Problems of National Strategy*, 1(40), 60–81. (In Russ.).
- Korchagina, E.V., Topina, E.A., & Yadykin, V.K. (2020). Chinese sea ports as the key elements of foreign trade infrastructure. *Digital Economy and Industry 4.0: Foresight Russia*. Proceedings of the scientific and practical conference with foreign participation. Peter the Great St. Saint Petersburg: POLYTECH-PRESS. 95–99. <https://doi.org/10.18720/IEP/2020.1/9>
- Larin, V.L., & Pestsov, S.K. (2020). The formation of China as a great maritime power. *Outlines of global transformations: politics, economics, law*, 13(3), 27–46. (In Russ.). <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2020-13-3-2>
- Lirn, T., Jim Wu Y., & Chen, Y.J. (2013). Green performance criteria for sustainable ports in Asia. *International Journal of Physical Distribution, & Logistics, Management*, 43(5/6), 427–451. <https://doi.org/10.1108/IJPDLM-04-2012-0134>

- Merinova, A.S. (2020). Development of Free Trade Ports in China. *Polytransport systems. Materials of the XI International Scientific and Technical Conference (November 12–13, 2020)*, pp. 19–23. Novosibirsk: SSUPS Publishing House.
- Metelkin, P.V., & Ovchinnikov, P.N. (2014). Experience in the development of China's seaports. *Transport Massanger*, 3, 42–44. (In Russ.).
- Mozias, P.M. (2013). China's marine economy: trends and problems of development. *Society and the State in China*. 2013, 43(2), 424–456. (In Russ.).
- 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, 184–200. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2016.09.002>
- Notteboom, T.E., & Haralambides, H.E. (2020). Port management and governance in a post-COVID-19 era: quo vadis. *Maritime Economics, & Logistics*, 22(3), 329–352. <https://doi.org/10.1057/s41278-020-00162-7>
- Semenova, N.K., & Aristova, L.B. (2020). Port of Shanghai: Factors of development. *Eastern Analytics*, (3), 154–178. <https://doi.org/10.31696/2227-5568-2020-03-154-178>
- Syachin, V.G., & Epstein, 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*, 2(5), 99–113. (In Russ.).
- Yuzeev, E.A. (2018). Prospects for the development of China's seaport infrastructure. *Breakthrough economic reforms in conditions of risk and uncertainty. Collection of articles on the results of the International Scientific and Practical Conference*. Tyumen, January 17, 2018, part 2, pp. 217–222. Sterlitamak: AMI. 247 p.

Сведения об авторе / Bio note

Семенова Нелли Кимовна, кандидат политических наук, старший научный сотрудник, Институт востоковедения РАН. ORCID: 0000-0001-7872-8972. E-mail: semenovanelli-2011@mail.ru

Nelli K. Semenova, PhD (Political Science), Senior Researcher, Institute of Oriental Studies. ORCID: 0000-0001-7872-8972. E-mail: semenovanelli-2011@mail.ru