

Н.К. Семенова

ПОРТОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО КНР ЗА 45 ЛЕТ РЕФОРМ И ОТКРЫТОСТИ

Аннотация. Внешнеторговые порты КНР за 45 лет после реформ и открытости стали одной из основ китайского «экономического чуда». Исследуются причины и цели масштабной реорганизации портового хозяйства в Китае, проводится периодизация этого процесса, рассматривается динамика экономических показателей портовой отрасли и смежных отраслей КНР с 1978 г. до наших дней, анализируется место современного Китая в мировой отрасли морских перевозок.

Ключевые слова: КНР, внешнеторговые порты, реформы.

Автор: Семенова Нелли Кимовна, кандидат политических наук, ведущий научный сотрудник Центра социально-экономических исследований Китая, Институт Китая и современной Азии РАН (адрес: 117997, Москва, Нахимовский пр-т, 32).

ORCID: 0000-0001-7872-8972. E-mail: semenovanelli-2011@mail.ru

Н.К. Semenova

Port construction in China over 45 years of reform and opening-up

Abstract. The development of foreign trade ports of the PRC over 45 years after the start of reform and opening up became one of the foundations of the Chinese “economic miracle”. Examines the reasons and goals of the large-scale reorganization of the port industry in China, periodizes this process, and determines the dynamics of economic indicators of the port industry and the corresponding industries of the PRC since 1978. The place of modern China in the global maritime transport zone is analyzed to this day.

Keywords: China, foreign trade ports, reforms.

*Author: Semenova Nelli K., PhD (Politics), Leading Researcher of the Center for Chinese Economy and Social Studies, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Nakhimovsky Av., Moscow, 117997, Russian Federation).
ORCID: 0000-0001-7872-8972. E-mail: semenovanelli-2011@mail.ru*

Со дня основания Китайской Народной Республики в 1949 г. она придерживалась независимости и самостоятельности и постепенно осуществляла внешнеэкономические и торговые обмены. Однако она была ограничена такими факторами, как международная политическая обстановка и внутренняя плановая экономическая система того времени. Развитие внешней торговли шло сравнительно медленно.

В 1978 г. Китай вступил в новый период реформ и открытости. Энергичное развитие внешней торговли стало для Китая важным способом ускорить модернизацию, изменить свою отсталость, способствовать экономическому развитию и повысить общую национальную мощь [金凤君, 陈卓 2019, 1941—1961].

До 1978 г. в Китае был 51 национальный порт первого класса, открытый для внешнего мира. Среди них водные порты (морские и речные) были сосредоточены в основном в восточных прибрежных районах и вдоль рек, железнодорожные и автомобильные порты — вдоль приграничных районов, а аэропорты были распределены только в шести региональных центральных городах. Из-за небольшого количества портов входа и неравномерного пространственного распределения внешнеэкономические связи и развитие внешней торговли Китая были затруднены.

Процесс развития порта можно разделить на пять периодов. На начальном этапе, с 1978 по 1984 г., пилотная политика открытых портов создала платформу для зарубежного сотрудничества и обмена. В период расширения в 1985—2002 гг. открытие портов способствовало постоянной оптимизации торговой структуры. В период сотрудничества 2003—2007 гг. открытие портов соответствовало корректировке общей промышленной структуры Китая. В период оптимизации 2008—2016 гг. открытие портов обеспечило гарантии реализации национальной стратегии развития [Xiaoshu Cao, Shengchao Li 2019]. С 2017 г. по настоящее время продолжается новый этап, направленный на повышение качества портового хозяйства.

За 45 лет реформ и открытости национальная экономика Китая росла в среднем на 9 % в год, общий объем внешнеторгового импорта и экспорта увеличился в более, чем 300 раз (в долл. США), а гру-

зоборот портов увеличился почти в 60 раз. В 1978 г. грузооборот портов Китая составлял 280 млн т (10 млн т в 1949 г.), общий объем импорта и экспорта товаров Китая составлял 20,6 млрд долл., занимая 32-е место в мировой торговле товарами, что составляло менее 1 % [交通运输部科学研究院, 2023]. Темпы роста показателей портовой и смежных отраслей КНР уникальны: грузооборот портов увеличился почти в 60 раз, в том числе рост грузооборота прибрежных портов вырос в 50 раз, а внутренних портов — в 70 раз. До начала периода реформ и открытости в КНР контейнерные перевозки отсутствовали. С 1978 г. грузооборот водного транспорта КНР и общее количество причалов выросли в 30 раз, количество причалов 10 тыс. т. и более — почти в 20 раз, объем коммерческих грузов внешней торговли — более чем в 200 раз, в том числе морские перевозки — более, чем в 100 раз [分析公报, 2024].

В настоящее время Китай является мировым лидером по масштабам контейнерных портов и контейнерным перевозкам. По итогам 2023 г. грузооборот портов КНР — около 16 млрд т, общий объем импорта и экспорта товаров Китая — около 6 трлн долл. США, из которых экспорт 3,4 трлн долл., а импорт 2,6 трлн долл. [综合物流, 2024].

Инвестиции в портовое развитие и строительство водных путей выросли более, чем в 50 раз [分析公报, 2024]. И если после вступления КНР в ВТО в 2001 г. прибрежные порты были в инвестиционном приоритете, теперь инвестиционные показатели для внутренних и прибрежных портов практически достигли паритета с небольшим преимуществом для внутренних портов. Государственные инвестиции постепенно уходят из сферы эксплуатации портов, диверсифицируются инвестиционные структуры.

Показатели водного транспорта с точки зрения количества судов и их грузоподъемности показывают разнонаправленные тенденции: с уменьшением количества кораблей, их грузоподъемность увеличилась более чем в 16 раз [分析公报, 2024].

За 45 лет после начала реформ Китай стал основой для мировых транспортных перевозок. Важность Китая для мировой контейнерной торговли лучше всего иллюстрируется тем фактом, что 39,5 % от общего числа контейнерных перевозок были перемещены через его доки. Доля азиатского региона (за исключением КНР) в мировых контейнерных перевозках на 2021 г. составила 27,6 %, доля Северной Европы — 8,6 %, Северной Америки — 7,9 %, Средиземноморья — 6,3 %, Среднего Востока — 5,6 %, Центральной и Южной Америки — 3 %, Океании — 0,9 %, Африки — 0,7 % [Lloyd's..., 2021].

Общий масштаб инфраструктуры водного транспорта Китая остается самым большим в мире, а пропускная способность водного транспорта постоянно совершенствуется. Китай является страной с самой высокой степенью морского сообщения в мире. Такой уровень развития является не результатом случайного стечения обстоятельств, а следствием тщательного и стратегического планирования.

Библиографический список

Lloyd's List One Hundred Ports 2021. URL: <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/-/media/lloyds-list/images/top-100-ports-2021/top-100-ports-2021-digital-edition.pdf> (accessed: 24.04.2024).

Xiaoshu Cao, Shengchao Li (2019). Spatio-temporal evolution of port opening in China's 40 years of reform and opening-up period. PLoS ONE 14(8): e0220912. DOI: 10.1371/journal.pone.0220912

分析公报 [Аналитический бюллетень] // 交通运输部综合规划司, 2024. URL: <https://www.mot.gov.cn/fenxigongbao> (accessed: 08.04.2024)

综合物流. 2023年全国港口运行情况及2024年发展趋势 [Интегрированная логистика. Деятельность национальных портов в 2023 году и тенденции развития в 2024 году] // 中国物流与采购联合会, 17.01.2024 URL: <http://www.chinawuliu.com.cn/zixun/202401/17/625132.shtml> (accessed: 08.04.2024).

改革开放以来我国港口发展历程及成就 [История развития и достижения портов нашей страны с момента реформирования и открытия] // 交通运输部科学研究院, 30.09.2023. URL: <https://aoc.ouc.edu.cn/2023/1010/c9824a444420/pagem.htm> (accessed: 08.04.2024).

金凤君, 陈卓. 1978年改革开放以来中国交通地理格局演变与规律[J] [Цзинь Фэнцзюнь, Чэнь Чжо. Эволюция и регулярность структуры транспортной географии Китая после реформы и открытости в 1978 году] // 地理学报, 2019, 74(10): 1941—1961. DOI: 10.11821/dlxb201910001