

Н.К. Семенова

45 лет реформ и открытости: трудный путь и достижения портового строительства в Китае

Аннотация: Статья посвящена исследованию внешнеторговых портов КНР, ставших за 45 лет после провозглашения курса реформ и открытости одной из основ китайского «экономического чуда» и фундаментом национальной мощи. Стратегия экономической открытости Китая способствовала существенному росту импорта и экспорта, что привело к быстрому росту портовой отрасли, ее инновационному развитию. В частности, совершенствование системы контейнерных портов обеспечило экономичность и надежность транспортных услуг для внешней торговли. В то же время прибрежные порты сыграли ключевую роль в осуществлении международных промышленных поставок и превращении национальных производственных баз в глобальные, а также содействовали формированию модели всесторонней открытости страны. Инфраструктура китайского водного транспорта стала за годы реформ самой масштабной в мире, а постоянное увеличение его пропускной способности сделало Китай страной с самым интенсивным морским сообщением. Такой уровень развития был следствием тщательного стратегического планирования, благодаря которому прибрежные порты трансформировались в центры глобального распределения ресурсов и стратегические точки опоры для продвижения инициативы «Пояса и пути», углубления интеграции в мировую экономическую систему. Развитие системы морских портов Китая как ключевого стыковочного звена сухопутного и морского маршрутов Шелкового пути приобретает все больший геоэкономический смысл.

В статье формулируются причины и цели масштабной реорганизации портового хозяйства в Китае, предложена периодизация этого процесса, рассматривается динамика экономических показателей портовой и смежных отраслей КНР с 1978 г. до наших дней, а также современная портовая структура китайских внешнеторговых портов, представлены результаты анализа места современного Китая в мировой отрасли морских перевозок и его превращения в великую морскую державу.

Ключевые слова: КНР, порты, реформы, открытость, темпы роста, внешняя торговля.

Автор: Семенова Нелли Кимовна, кандидат политических наук, ведущий научный сотрудник Центра социально-экономических исследований Китая, Институт Китая и современной Азии РАН (ИКСА РАН). ORCID: 0000-0001-7872-8972. E-mail: semenovanelli-2011@mail.ru

N·K·谢苗诺娃

改革开放45年：中国港口建设的艰难历程与成就

摘要: 本文对中华人民共和国的对外贸易港口进行研究，改革开放45年来，外贸港口已成为中国“经济奇迹”的基石之一，也是当代中国国力的基础。中国的经济开

放战略促进了进出口的大幅增长。需求的增长必然带动港口领域的快速增长和创新发展。特别是集装箱港口体系的发展和完善为对外贸易提供了经济、可靠的运输服务。同时，沿海港口在实现国际工业供应、成为全球制造业基地方面发挥着关键作用，也是塑造国家全面开放模式的重要辅助角色。经过多年改革，中国现代水运基础设施总体规模已居世界第一，水运吞吐量不断提高。中国是世界海运联通程度最高的国家。这种发展水平不是偶然，而是精心战略规划的结果。沿海港口是对外开放的门户，是全球资源配置的中心，是全球建设和“一带一路”建设、融入世界经济体系的战略支点。中国海港体系的发展作为陆上丝绸之路和海上丝绸之路的关键对接纽带，其地缘经济意义日益凸显。

本文考察了中国港口业大规模重组的原因和目标，对这一过程进行了分期，考察了1978年至今中国港口及相关产业的经济指标动态，以及当代中国外贸港口的港口结构，分析了当代中国在世界海运业中的地位。中国作为海洋大国的崛起正在我们眼前成为已实现的事实。

关键词：中国；港口；改革；开放；增长率；对外贸易。

作者：内莉·基莫夫娜·谢苗诺娃，政治学副博士，俄罗斯科学院中国与现代亚洲研究所中国社会经济研究中心首席研究员。（地址：莫斯科纳希莫夫大街32号，邮编117997）。ORCID: 0000-0001-7872-8972; E-mail: semenovanelli-2011@mail.ru

Nelli K. Semenova

45 Years of Reforms and Openness: The Difficult Path and Achievements of Port Construction in China

Abstract: The article discusses the foreign trade ports of the PRC which, in the 45 years since the beginning of the reforms and opening in China, have become one of the foundations of the Chinese ‘economic miracle’ and the basis of national power of modern China. China’s economic opening strategy has contributed to significant growth in imports and exports. The development of China’s seaport system, as a key link between the land and sea Silk Roads, is becoming increasingly geo-economically meaningful. The article examines reasons and goals of large-scale reorganisation of port economy in China, traces its process, examines the dynamics of economic indicators of port and related industries in the PRC since 1978, as well as the modern port structure of foreign trade ports of the PRC, contextualises China within the world maritime transport industry.

Keywords: China, ports, reforms, openness, growth rates, foreign trade.

Author: *Semenova Nelli K.*, Candidate of Science (Politics), Leading Research Fellow of the Center for Chinese Economy and Social Studies, Institute of China and Contemporary Asia RAS (ICCA RAS). ORCID: 0000-0001-7872-8972; E-mail: semenovanelli-2011@mail.ru

За 45 лет реформ и открытости порты Китая служили экономическому и социальному развитию страны. В их развитии соблюдался баланс акцентов на количественном расширении и качественном улучшении функционирования, неуклонно улучшался уровень обслуживания, уделялось особое внимание совершенствованию управления. Возможности портов и их международное влияние расширялись, а конкурентоспособность постоянно повышалась. Основные прибрежные порты КНР развивались в направлении

специализации, крупномасштабных и глубоководных операций: строились специализированные терминалы и глубоководные каналы для контейнеров, угля, сырой нефти, железной руды, СПГ и т.д. Общая инфраструктура китайского водного транспорта является самой масштабной в мире, а его пропускная способность постоянно увеличивается. Китай стал страной с самой высокой интенсивностью морского сообщения в мире. Такой уровень развития – результат не случайного стечения обстоятельств, а тщательного и стратегического планирования.

Путь Китая к открытому миру

В истории открытия Китая внешнему миру и активного портового строительства китайские авторы выделяют три этапа: «широкой открытости», «глубокой открытости» и «всеобъемлющей открытости».

Этапу «широкой открытости», продолжавшийся до 2001 г. [Quanheng..., 2018, pp. 7–14] положил начало 3-й пленум ЦК КПК 11-го созыва (1978 г.) [Zhongguo Gongchandang dishi yi jie...]. Китай, воспользовавшись возможностями, предоставленными промышленной модернизацией «четырёх азиатских тигров» и вторичным переводом трудоёмких производств, начал участвовать в международной промышленной кооперации.

В 1985 г. постановление Госсовета КНР «Несколько положений об открытии портов» [Guowuyuan guan yu kouan...] расширило открытие портов на уровне национальной политики, экспортно ориентированной обрабатывающей промышленности и высокотехнологичных отраслей.

К 1992 г. в Китае было создано шесть специальных экономических зон, 54 зоны экономического развития национального уровня, 53 зоны экономического развития – технопарка и 15 бондовых зон. «Южная речь» [He Husheng, Zhang Lin, 2022] Дэн Сяопина 1992 г. и постановление XIV Всекитайского съезда КПК [Jiang Zemin zai Zhongguo...] ознаменовали дальнейшее расширение открытости Китая. В 1992–1997 гг. активно проводилось снижение импортных пошлин с 42% до 17%, что содействовало значительному повышению производительности компаний-экспортеров (до 14,5% на начало XXI в.)

Этот этап важен главным образом созданием различных специальных экономических зон, зон экономического развития, промышленных парков, зон высоких технологий и зон экспортной переработки в основном в прибрежных портовых районах и, точно, от побережья вглубь страны. Период характеризуется экстенсивным развитием с акцентом на количественных показателях «открытости». На начальном этапе осуществлялось быстрое развитие трудоёмкой экспортной обрабатывающей промышленности с опорой на сравнительное преимущество Китая в дешевой рабочей силе. Что касается стратегического выбора внешнеторговой политики, то страна постепенно переходила от стратегии импортозамещения (до начала курса реформ и открытости) к стратегии развития, ориентированной на экспорт.

Именно в тот период происходила интеграция Китая в систему глобального разделения труда, превращение КНР в «мировую фабрику», существенное увеличение

положительного торгового баланса страны за счет расширения торговли продукцией перерабатывающей промышленности, существенного притока иностранного капитала и оптимизации структуры внешней торговли (см. табл. 1а).

Таблица 1а

**Основные этапы, вехи и достижения открытия Китая внешнему миру
в 1978–2001 гг.**

Этапы	Основные вехи	Основные достижения
1978–2001	Создание специальных экономических зон	<p>Открыто для внешнего мира: 4 специальные экономические зоны – Шэньчжэнь, Чжухай, Шаньтоу и Сямэнь; 14 открытых прибрежных портовых города – Далянь, Циньхуандао, Тяньцзинь, Яньтай, Циндао, Ляньюньган, Наньтун, Шанхай, Нинбо, Вэньчжоу, Фучжоу, Гуанчжоу, Чжэньцзян и Бэйхай; 11 зон экономического и технологического развития в городах-портах; 25 зон развития высоких технологий – Шэньян, Тяньцзинь, Ухань и Нанкин и др.; расширение внешнеэкономического парка – дельта Жемчужной реки, дельта реки Янцзы, юго-восточный регион Фуцзянь, полуострова Цзяодун и Ляодун и остров Хайнань; 4 бондовые зоны в Шанхае (Вайгаоцяо), Шэньчжэне, Футяне, Шаоуцзяо и порту Тяньцзинь, промышленные парки, зоны экспортной переработки.</p>
	Содействие либерализации торговли	<p>1978 г. – 3-й пленум ЦК КПК 11-го созыва. 1985 г. – постановление Госсовета КНР «Несколько положений об открытии портов». 1992 г. – XIV Всекитайский съезд КПК объявил о курсе на создание социалистической рыночной экономики. 1992–1997 гг. – активное снижение импортных пошлин с 42% до 17% (до 14,5% на нач. XXI в.).</p>
	Развитие торговли продукцией перерабатывающей промышленности	<p>Интеграция в глобальное разделение труда, превращение КНР в «мировую фабрику», существенное повышение положительного сальдо торгового баланса КНР за счет расширения торговли продукцией перерабатывающей промышленности; приток иностранного капитала, оптимизация структуры внешней торговли (ВТ).</p>

Источник: [Yu Miaojie, 2018, pp. 4–9].

Вторым этапом открытия Китая внешнему миру и активного портового строительства (этапом «глубокой открытости» [Yu Miaojie, 2018, pp. 4–9]) является период от вступления КНР во Всемирную торговую организацию (ВТО) до созыва XIX съезда КПК [Zhongguo gongchandang dishijiu ci...].

На данном этапе, с одной стороны, вступление Китая в ВТО предоставило ему более крупный экспортный рынок и больше возможностей для реализации экспортной продукции. Наплыв гигантского объема китайского импорта значительно снизил уровень цен, удерживавшийся различными торговыми странами, и способствовал увеличению реальных доходов КНР. Масштабы внешней торговли Китая увеличились, расширение рынка сократило средние постоянные затраты промышленных предприятий и позволило достигнуть более высоких прибылей. Но после 2004 г. стоимость рабочей силы в Китае резко возросла, а демографические дивиденды сократились, в связи с чем было утрачено значительное сравнительное преимущество в производстве трудоемкой продукции. Снижение импортных пошлин в КНР до 10% (2006 г.) стало следствием сокращения внешних тарифов других стран для Китая.

На XVII съезде КПК (2007 г.) была объявлена комплексная стратегия открытия: «...углубление открытия прибрежных районов, ускорение открытия центральных районов и оптимизация открытия приграничных территорий» [Zhongguo Gongchandang dishiqi...].

С другой стороны, из-за роста затрат на рабочую силу и снижения демографических дивидендов, глобального финансового кризиса с 2008 г. наблюдалось ослабление внешнего спроса. Таким образом, первоначальная экспортно ориентированная модель, которая в основном характеризовалась вывозом трудоемкой продукции, оказалась в зоне неопределенности.

Важными вехами в тот период стали XVIII съезд КПК (2012 г.) [Zhongguo Gongchandang dishiba...], объявивший о стратегии активной открытости («баланс, безопасность и эффективность»), и национальные инициативы «Экономический пояс Шелкового пути», «Морской Шелковый путь XXI века» [Tuidong gongjian Sichou...], а также «Экономический пояс реки Янцзы», ознаменовавшие новое направление открытости миру [Tuidong Changjiang...].

Модель развития этого периода можно охарактеризовать как интенсивную, во внешнеэкономической политике страны происходил переход от первоначального акцента на экспортно ориентированной модели развития к стратегии либерализации торговли (см. табл. 1б).

Третий этап – с 2017 г. по настоящее время – характеризуется «всеобъемлющей открытостью» [Wang Yang, 2017]). Рост антиглобализма на фоне стремления некоторых стран к торговой гегемонии приводит к серьезным проблемам в экономической и торговой глобализации. В целях содействия либерализации глобальной торговли, экономическому развитию Китая, а также взаимной выгоде и глобальному экономическому сотрудничеству XIX съезд КПК (2017 г.) особо подчеркнул, что «содействие новой модели всеобъемлющей открытости» является важной задачей для нынешнего экономического развития страны. На данный момент «всеобъемлющее открытие» в основном включает в себя три задачи: расширение импорта [Zhang Yansheng, 2023], строительство портов

Таблица 16

**Основные этапы открытия Китая внешнему миру
и активного портового строительства в КНР**

Этапы	Основные вехи	Основные достижения
2002-2016	Вступление во Всемирную торговую организацию	Вступление в ВТО, открывшее более крупный экспортный рынок и больше возможностей для реализации экспортной продукции. Модернизация промышленной структуры, возрождение старых промышленных баз на северо-востоке и развитие западного региона КНР. Открытие портов внешней торговли в координации с общей промышленной реструктуризацией КНР в обеспечение выполнения обязательств перед ВТО, что увеличило общую национальную мощь Китая и способствовало совершенствованию социалистической рыночной экономической системы.
	Содействие глубокой открытости	XVII съезд КПК (2007 г.) – комплексная стратегия открытия. XVIII съезд КПК (2012 г.) – стратегия активной открытости: «баланс, безопасность и эффективность». Объявление национальных инициатив: «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской Шелковый путь XXI века», «Экономический пояс реки Янцзы».
	Создание пилотной зоны свободной торговли	Трехэтапное создание пилотной зоны свободной торговли 1+3+7: Шанхайская пилотная зона свободной торговли (2013 г.); три прибрежных района — Гуандун, Тяньцзинь, Фуцзянь (2015 г.); семь прибрежных и внутренних пилотных зон свободной торговли в Ляонине, Шэньси, Хэнани, Хубэе, Чунцине, Сычуани и Чжэцзяне (2016 г.).
	Экспериментальные пилотные города новой экономики	12 экспериментальных городов «пилотной новой экономики»: Далянь, Таншань, Чунцин, Ухань, Наньчан, Шанхай, Сучжоу и Фанчэнган. Цель пилотной реформы – создать новый механизм распределения рыночных ресурсов, изучить новую модель открытой деятельности и управления, сформировать новую модель всесторонней открытости и создать новые преимущества в международном сотрудничестве и конкуренции.

Источник: [Yu Miaojie, 2018, pp. 4–9].

свободной торговли и строительство зоны Большого залива Гуандун – Гонконг – Макао (см. табл. 1в).

**Основные этапы открытия Китая внешнему миру
и активного портового строительства в КНР**

Этапы	Основные вехи	Основные достижения
2017 г. – настоящее время	Реализация «Со-глашения о свободной торговле Китай – АСЕАН» (2010 г.)	Китай и большинство стран АСЕАН ввели нулевые тарифы на большинство торгуемых товаров (2015 г.), прогресс в содействии торговле, инвестициям, инфраструктурному сотрудничеству.
	Региональное всестороннее экономическое партнерство	Углубление экономической интеграции и сотрудничества в регионе; снижение торговых барьеров между странами региона; упрощение доступа к рынкам товаров и услуг для предприятий региона; повышение уровня торговли; привлечение инвестиций; повышение прозрачности торговых и инвестиционных взаимоотношений между странами – участниками проекта; содействие развитию малых и средних предприятий, в том числе в вопросе их участия в глобальной и региональной торговле.
	Реализация инициативы «Один пояс, один путь»	Активные участники: 64 страны, в том числе 10 стран АСЕАН, 18 стран Западной Азии, 8 стран Южной Азии, 5 стран Центральной Азии, 7 членов Содружества Независимых Государств и 16 стран Центральной и Восточной Европы. Более 25% общего объема экспорта Китая приходится на двустороннюю торговлю со странами «Пояса и пути». Фокусировка: торговля, прямые иностранные инвестиции, инфраструктурные проекты, укрепление культурных обменов, интернационализации юаня.
	Реализация эксперимента по созданию порта свободной торговли	Упрощение процедур торговли и эффективные правовые системы способствуют потоку рабочей силы и капитала внутри портов свободной торговли, привлекая большое количество транзитных и мультимодальных перевозок; происходит модернизация промышленности и торговли, которые имеют хорошие финансовые, логистические и правовые системы, что позволяет развивать различные виды торговой деятельности.
	Строительство района Большого залива Гуандун–Гонконг–Макао	Поддержание мощной производственной базы для гарантии эффективной защиты от экономических спадов или колебаний; ключевая роль в построении инновационной страны; достижение институциональных инноваций; создание здоровой экологической среды.

Источник: [Yu Miaojie, 2018, pp. 4–9].

Изменения в распределении портов КНР (1978–2023)

После основания Китайской Народной Республики в 1949 г., особенно после начала реформ и открытости в 1978 г., Китай добился больших успехов в развитии транспорта. Масштаб объектов быстро расширялся, технический уровень значительно улучшался, сформировалась мощная транспортная система. С точки зрения способности поддерживать экономическое и социальное развитие, Китай превратился из экономически закрытой страны в государство, экономика которого существенно привязана к внешней торговле.

До 1978 г. в стране было 50 национальных портов первого класса (морские, речные, воздушные и др.), открытых для внешней торговли. 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 по шести городам, включая города центрального подчинения. Из-за небольшого количества портов входа (функция которых – соединение внутренних и внешних рынков страны, транспортировка внешнеторговых товаров, перевозка входящих и исходящих пассажиров и содействие внешней торговле городов внутренних районов) и их неравномерного пространственного распределения внешнеэкономические связи и развитие внешней торговли Китая были затруднены.

В настоящее время в прибрежной зоне насчитывается 150 портов первого класса для внешней торговли, что более чем в шесть раз больше, нежели в 1978 г. К прибрежным портам относятся порты 11 провинций: Ляонин, Хэбэй, Тяньцзинь, Шаньдун, Цзянсу, Шанхай, Чжэцзян, Фуцзянь, Гуандун, Гуанси и Хайнань (кроме речных портов в Цзянсу и пограничных портов в Ляонине и Гуанси). Прибрежные районы имеют наиболее развитую экономику, самую большую плотность населения, наивысшую степень открытости и самые высокие темпы роста.

Процесс непосредственного строительства портов КНР можно разделить на пять периодов. На начальном этапе *первого периода* (1978–1984) пилотная политика открытых портов создала платформу для зарубежного

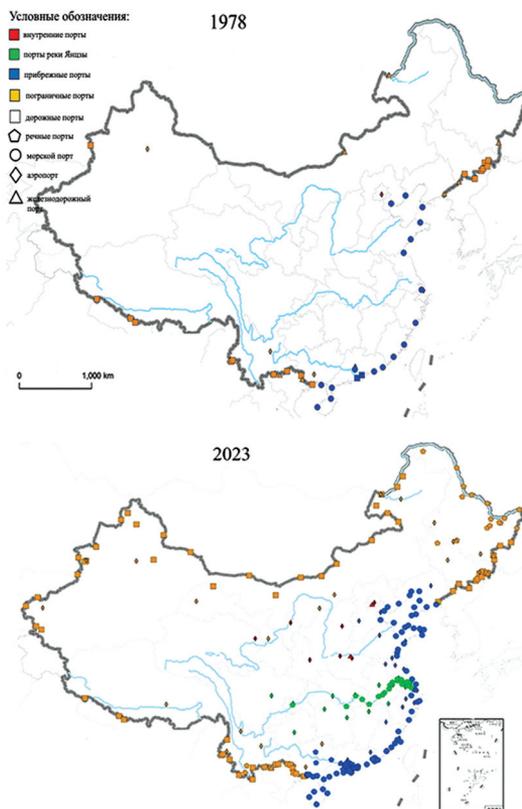


Рис. 1.
Изменение в распределении портов КНР,
1978–2023 гг.

Источник: [Cao Xiaoshu, Li Shengchao, 2019].

сотрудничества и обмена. Тогда открывались преимущественно прибрежные и речные порты; всего было открыто 34 порта (общее число морских, речных, воздушных и других достигло 84), в том числе 22 прибрежных, что предоставило платформу для международного сотрудничества. Среднегодовой темп роста внешней торговли составил 24,11% (рис. 2).

Характерной чертой *второго периода* (1985–2002) китайские авторы предлагают считать «расширение»: приток иностранного капитала и открытие портов способствовали постоянной оптимизации структуры внешней торговли. Наблюдался быстрый рост приграничных портов, в общей сложности открыто 157 новых портов, их общее составило 241. При этом среднегодовые темпы роста внешней торговли достигли 24,71% (рис. 2).

Третий период (2003–2007) считается временем «сотрудничества», открытие портов соответствовало модернизации общей промышленной структуры Китая, которой способствовало вступление КНР в ВТО. Началось возрождение старых промышленных баз на Северо-Востоке и развитие западного региона КНР. При этом происходило незначительное замедление общего темпа роста. Внешняя торговля Китая имела среднегодовой темп роста 26,81%, было открыто 19 портов, всего их стало 260 (рис. 2).

Четвертый период (2008–2016) – время «оптимизации» и «всестороннего открытия», когда обеспечивались гарантии реализации национальной стратегии развития [Cao Xiaoshu, Li Shengchao, 2019] и осуществления инициатив «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века», а также «Экономического пояса реки Янцзы». Число портов в каждом регионе неуклонно увеличивалось, было открыто 42 новых порта, общее их число достигло 302. Среднегодовой темп роста внешней торговли замедлился до 5,12% на фоне высокой базы предыдущих периодов (рис. 2).

С 2017 г. наступил новый, *пятый этап*, направленный на повышение качества портового строительства. С помощью созданной уникальной портовой структуры укрепляется региональное всестороннее экономическое партнерство, проводится эксперимент по созданию порта свободной торговли. Китайские порты становятся интеллектуальными и экологичными.

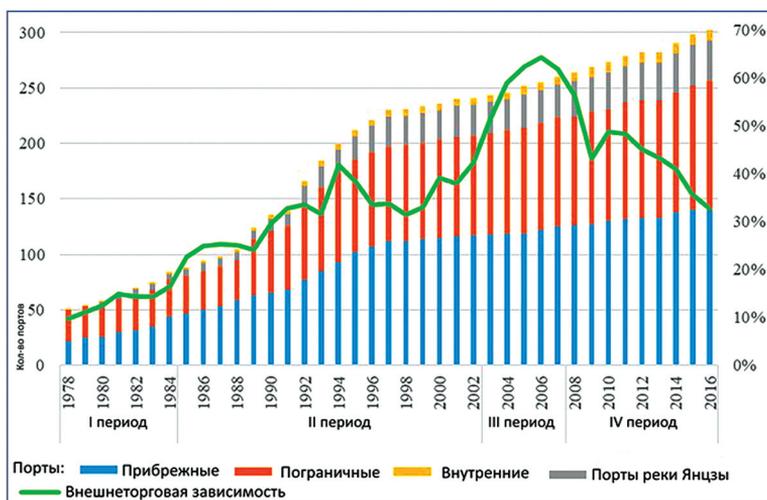


Рис. 2. Динамика строительства портов КНР в корреляции с ростом внешней торговли с 1978 г. по настоящее время (%)

Источник: [Cao Xiaoshu, Li Shengchao, 2019].

Современная портовая структура КНР

В настоящее время Китай имеет больше морских портов, чем любая другая страна – около 2 тыс. морских, речных и других, в том числе 150 прибрежных портов, 130 из которых открыты для судов иностранных государств. В материковой части страны насчитывается 34 крупных порта (прибрежные и внутренние речные) с грузооборотом более 100 млн т, 22 из них прибрежные; восемь из 10 самых загруженных портов мира находятся в Китае. Объем импорта морских перевозок КНР составляет 1/4 от общемирового объема.

В соответствии с «Национальным планом расположения прибрежных портов» («全国沿海港口布局规划») [Jiaotong yunshubu, 2007] от 2006 г. и с точки зрения региональной планировки, морские порты были сгруппированы в пять портовых кластеров: Бохайское экономическое кольцо, дельта реки Янцзы, кластер юго-восточных прибрежных портов, дельта реки Чжуцзян и юго-западный прибрежный портовый кластер, в которые входят семь многопортовых шлюзовых регионов: Ляонин, Тяньцзинь – Хэбэй, Шаньдун, дельты реки Янцзы, юго-восточный, дельты реки Чжуцзян, юго-западный. Такая группировка создает эффект агломерации, что способствует рациональному распределению производительных сил, корректировке и оптимизации промышленной структуры – адаптации к требованиям компоновки электроэнергетики, металлургии, нефтехимии, перерабатывающей и других отраслей.

Портовая система КНР имеет следующие уникальные особенности и характеристики:

- формирование и развитие портовых групп в привязке к указанным выше пяти основным регионам содействует рациональному распределению производительных сил, корректировке и оптимизации структуры промышленности, развитию международного экономического сотрудничества и конкуренции;
- экономика внутренних районов имеет определяющее значение для портов КНР: пространственная экономическая структура и ее изменения влияют на выбор направления в строительстве портовых сооружений, а промышленная структура определяет структуру порта как транспортного узла, обуславливающую его пропускную способность; это, в свою очередь, приводит к тому, что портовые предприятия имеют различия в уровне рентабельности;
- система прибрежных портов Китая постепенно переходит от централизованной к децентрализованной модели развития с многопортовой конкуренцией; средством снижения жесткой конкуренции между региональными портами становится интеграция портов на уровне провинций;
- государственные инвестиции постепенно уходят из сферы эксплуатации портов, диверсифицируются инвестиционные структуры;
- строительство и эксплуатация портов вступили в стадию независимой корректировки и развития в ответ на изменения рыночного спроса;
- развитие портовой инфраструктуры демонстрирует тенденцию к крупномасштабности и интеллектуальности.

При всех успехах портового строительства портовое хозяйство КНР не свободно от влияния некоторых негативных тенденций, сформировавшихся по объективным и субъективным причинам. А именно, грузооборот портов перешел от высокоскоростного роста к средне- и низкоскоростному: в период 1978–1999 гг. среднегодовые темпы роста грузооборота составляли около 35 %, в 2000–2010 гг. средние темпы роста грузооборота прибрежных портов достигали 15,9%, в 2011–2015 гг. произошло снижение до 7,4%, в 2016–2018 гг. – до 5,5% , в 2019–2021 гг. этот показатель составил 5,6% (рассчитано автором по: [Jiaotong yunshubu, 2022]). Подобное явление можно считать вполне обоснованным и объяснить эффектом низкой базы, который наблюдается в новых, бурно развивающихся отраслях экономики на начальном этапе реформ.

Интенсивное портовое строительство, как видно, велось с большим запасом прочности, на перспективу. Следствием этого на сегодняшний день становится структурный избыток мощностей в портовой и смежных отраслях КНР. В сочетании с высокой капиталоемкостью портового хозяйства и замедлением темпов роста доходности портовых активов избыточные мощности становятся дополнительной нагрузкой на отрасль. Для компенсации подобных явлений проводится: реорганизация, модернизация и укрупнение портовых причалов в портах КНР, структурные изменения водного транспорта и оборудования отрасли для экономии за счет эффекта масштаба терминалов, крупномасштабности и специализации судов [Семенова, 2023, с. 152–153].

Региональный дисбаланс контейнерных перевозок (ключевые маршруты опираются на восемь основных контейнерных магистральных портов) и доминирование в структуре контейнерных маршрутов внешнеторговых путей в последние годы компенсируются существенным ростом внутренних торговых путей благодаря осуществлению стратегии «двойной циркуляции», которая подразумевает смещение основного драйвера устойчивого роста Китая с глобальной интеграции к большей опоре на внутренний рынок [Салицкий, Семенова, 2021, с. 161–173].

Внешняя торговля как двигатель экономического роста Китая

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 грузооборот портов – почти в 60 раз (рис. 3).

В 1978 г. грузооборот портов Китая составлял 280 млн т (10 млн т в 1949 г.), общий объем его импорта и экспорта составлял 20,6 млрд долл. [Guanyu yinfa gonglu...], занимающая 32-е место в мировой торговле (менее 1%) [Ibid.].

По итогам 2023 г. грузооборот портов КНР составил около 16 млрд т, общий объем импорта и экспорта товаров Китая – около 6 трлн долл. США, из которых на экспорт приходилось 3,4 трлн долл., а на импорт – 2,6 трлн долл. [2023 nian quan guo gangkou...].

Темпы роста показателей портовой и смежных отраслей КНР уникальны: грузооборот портов увеличился за рассматриваемый период почти в 60 раз, в том числе грузооборот прибрежных портов в 50 раз, а внутренних – в 70. До начала периода реформ и открытости в КНР контейнерные перевозки отсутствовали. В настоящее время Китай является мировым лидером по масштабам контейнерных портов и контейнерным перевозкам (см. табл. 2).

Таблица 2

**Грузооборот, объем внешних грузов, в том числе по их видам,
контейнерооборот портов КНР и темпы прироста в 1978–2021 гг.
(млн т, млрд т, млн TEU, %)**

Показатель	1978	2001	2010	2021	Среднегодовые темпы роста, %						Итого прирост, %	
					1978/ 2021	2001/ 2021	2010/ 2021	2010/ 2021	1978/ 2021	2001/ 2021	2010/ 2021	2010/ 2021
					2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021	2021
Грузооборот портов (млн т):	280	2400,0	8932,0	15545,0	127	26	6	6	5452	548	74	
В т.ч. внутренние порты	80	950,0	3288,0	5573,0	160	23	6	6	6866	487	69	
прибрежные порты	200	1450,0	5645,0	9973,0	114	28	6	6	4887	588	77	
Внешнеторговые грузы (млрд т):	-	660,0	2501,0	4697,0	-	29	7	7	-	612	88	
В т.ч. внутренние порты	-	60,0	213,0	509,0	-	36	12	12	-	748	139	
прибрежные порты	-	600,0	2288,0	4188,0	-	28	7	7	-	598	83	
Грузооборот по видам грузов (млрд т):												
уголь и продукты	-	0,45	1,646	2,831	-	25	6	6	-	529	72	
нефть, природный газ и продукты	-	0,31	0,712	1,316	-	15	7	7	-	325	85	
металлическая руда	-	0,20	1,263	2,399	-	52	7	7	-	1100	90	
горнодобывающие и строит. материалы	-	0,19	1,204	-	-	-	-	-	-	-	-	
Сталь	-	0,08	0,391	-	-	-	-	-	-	-	-	
Контейнерооборот (млн TEU)	0	27,48	146,00	282,72	-	44	8	8	-	929	94	
В т.ч. внутренние порты	0	2,79	14,68	33,40	-	52	11	11	-	1097	128	
прибрежные порты	0	24,70	131,00	249,33	-	43	8	8	-	909	90	

Источник: сост. автором по [Woguo jiada zijin...; Jiaotong yunshubu, 2010; Jiaotong yunshu wangluo...; 2021 nian jiaotong yunshu xingye...].

Таблица 3

**Количество причалов, объем коммерческих грузов,
грузооборот портов КНР и темпы прироста этих показателей, 1978–2021 гг.
(ед., млрд т, млрд т.км, %)**

Показатель	1978	2001	2010	2021	Среднегодовые темпы роста, %				Итого прирост, %			
					1978/ 2021	2001/ 2021	2010/ 2021	2021	1978/ 2021	2001/ 2021	2010/ 2021	2021
Количество причалов	735	33 441	31 634	20 867	64	-2	-3	2739	-38	-34		
В т.ч. 10 тыс. т и более	133	810	1661	2659	44	11	5	1899	228	60		
Объем коммерческих грузов (млрд т)	-	1,33	3,789	8,24	-	25	10	-	520	117		
В т.ч. внутренние водные перевозки	-	1,049	3,209	4,189	-	14	3	-	299	31		
морские перевозки	0,04	0,28	0,581	4,051	252	64	50	10849	1347	597		
Грузооборот (млрд т, км)	378	2598,9	6843	11557,8	69	16	6	2958	345	69		
В т.ч. внутренние водные перевозки	129	545,8	2243	1773,6	30	11	-2	1273	225	-21		
морские перевозки	249	2053,1	4600	9784,2	89	18	9	3834	377	113		

Источник: составлено автором по [Woguo jiada zijin...; 2010 nian gonglu shuili jiaotong...; Jiaotong yunshu wangluo...; 2021 nian jiaotong yunshu xingye].

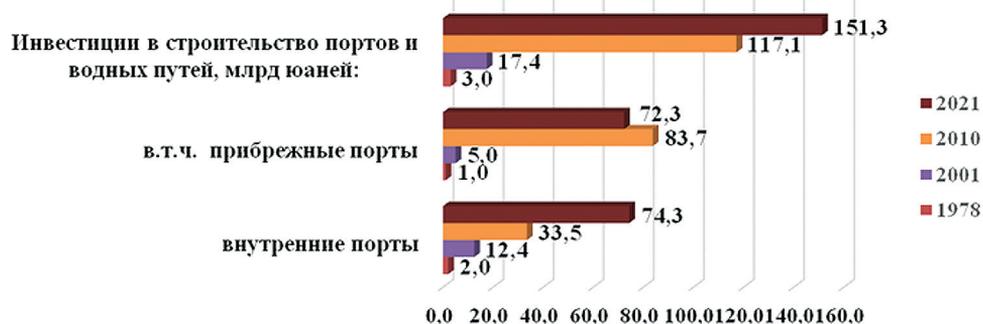


Рис. 3. Инвестиции в строительство портов и водных путей КНР, в том числе прибрежных и внутренних портов, 1978–2021 гг. (млрд юаней)

Источники: составлено автором по [Woguo jiada zijin...; 2010 nian gonglu shuilu jiaotong...; Jiaotong yunshu wangluo...; 2021 nian jiaotong yunshu xingye...].

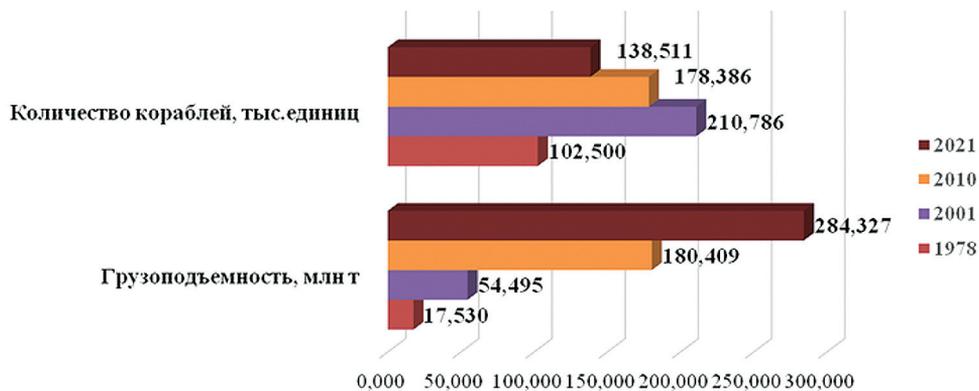


Рис. 4. Соотношение числа строившихся в КНР судов в КНР и их грузоподъемности, 1978–2021 гг. (тыс. ед., млн т)

Источник: составлено автором по [Woguo jiada zijin...; 2010 nian gonglu shuilu jiaotong...; Jiaotong yunshu wangluo...; 2021 nian jiaotong yunshu xingye...].

За период 2000–2020 гг. прирост пропускной способности портов КНР (без учета показателей Гонконга и Тайваня) составил 498%, т.е. среднегодовой прирост контейне-рооборота (СГПК) китайских портов достиг 23,71%. Это второй результат в Восточной Азии; первое место по показателю прироста пропускной способности портов занял Вьетнам (+944% за 2000–2020 гг.).

Лидерство Китая в портовой отрасли по некоторым позициям является практически недостижимым для конкурентов не только региональных, но и мировых [Семенова, 2023, с. 48–49].

Таблица 4

**Натуральные показатели инвестиций КНР в строительство портов и водных путей
(млрд юаней), динамика строительства кораблей (ед.) и темпы прироста, 1978–2021 гг. (%)**

Показатель	1978	2001	2010	2021	Среднегодовые темпы роста, %				Итого прирост, %			
					1978/ 2021	2001/ 2021	2010/ 2021	2010/ 2021	1978/ 2021	2001/ 2021	2010/ 2021	2010/ 2021
Инвестиции в строительство портов и водных путей, млрд юаней:	3,000	17,400	117,141	151,300	115	37	2	4943	770	29		
в т.ч. внутренние порты	-	12,400	33,453	74,300	-	24	10	-	499	122		
прибрежные порты	-	5,000	83,687	72,300	-	64	-1	-	1346	-14		
Количество кораблей, тыс. единиц	102,500	210,79	178,39	138,51	1	-2	-2	35	-34	-22		
Грузоподъемность, млн т	17,530	54,495	180,41	284,33	35	20	5	1522	422	58		
Пассажировместимость, млн пасс.	-	1,077	1,003	0,857	-	-1	-1	-	-20	-15		
Контейнерная вместимость, млн TEU	0,115	0,506	1,325	2,885	56	22	10	2409	470	118		

Источник: составлено автором по [Woguo jiada zijin...; 2010 nian gonglu shuili jiaotong...; Jiaotong yunshu wangluo...; 2021 nian jiaotong yunshu xingye...].

С 1978 г. грузооборот водного транспорта КНР и общее количество причалов выросли в 30 раз, в том числе производительностью 10 тыс. т и более – почти в 20 раз, объем коммерческих грузов внешней торговли – более чем в 200 раз, в том числе морских перевозок – более чем в 100 раз (см. табл. 3).

Инвестиции в портовое развитие и строительство водных путей выросли более чем в 50 раз. И если после вступления КНР в ВТО в 2001 г. прибрежные порты были в инвестиционном приоритете, то 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 (рис. 3).

Показатели водного транспорта с точки зрения количества судов и их грузоподъемности за период показывают разнонаправленные тенденции: с уменьшением числа кораблей их общая грузоподъемность увеличилась более чем в 16 раз (рис. 4).

При этом по мере достижения целей портового строительства наблюдается снижение среднегодовых темпов прироста и в инвестициях, и в кораблестроении. Среднегодовой темп прироста инвестиций в строительство портов и водных путей КНР за период 1978–2021 гг. составил 115%. Среднегодовые темпы роста по кораблестроению показывают, что лидером в этой опции является строительство контейнерного флота, среднегодовые темпы роста составляют 56 % за период 1978–2021 гг. (см. табл. 4).

Порты играют ключевую роль в осуществлении международных промышленных поставок КНР (95%) и превращаются в глобальные производственные базы. Современная географическая структура импорта КНР (рис. 5) подтверждает этот тезис. Грузооборот портовой отрасли в основном обеспечивается за счет товарного потока угля, нефти, металлической руды (более 50 %), контейнеров и др.

В 2023 г. объем рудного импорта составил 1460 млн т, и почти три четверти поставок осуществлялись из Австралии (780,4 млн т, +1,2% к 2022 г.) и Бразилии (252 млн т, +10,4%) (рис. 5). Также в списке рудных экспортеров присутствуют страны Африки, Южной Азии и Латинской Америки. Необходимо отметить, что в Бразилии и странах Африки добыча рудного сырья осуществляется компаниями с китайским капиталом.

Нефтяные грузы – на второй позиции в рейтинге импорта за 2023 г. (748,5 млн т), где лидирующую позицию по поставкам занимает Россия с показателем 131,3 млн т (+32,1% к 2022 г.). На втором и третьем местах по объемам поставок – Малайзия и Саудовская Аравия с почти аналогичными показателями 90,7 млн т (+41,4% к 2022 г.) и 88,6 млн т (–1,1%) соответственно. На четвертой строчке Ирак (около 60 млн т, +7% к 2022). Доля России в импорте нефти в КНР составила в 2023 г. около 18%. Регион Ближнего Востока завершил год с долей в нефтяных поставках около 33% (рис. 5).

Спрос на грузоперевозки тесно связан с макроэкономикой, тогда как спрос на контейнерные перевозки в основном сопряжен со степенью процветания внешней торговли. Международные макроэкономические колебания также могут повлиять на ее объем. Из этого можно сделать вывод, что портовая отрасль является цикличной и тесно связана с мировой и внутренней экономической ситуацией. Кроме того, портовые предприятия задействованы во многих отраслях добычи и переработки, и такие факторы, как процветание и циклические изменения смежных отраслей, будут оказывать влияние на деятельность портовых предприятий, что со всей очевидностью демонстрирует корреляция между ВВП Китая, ростом импорта и экспорта и пропускной способностью портов (рис. 6).

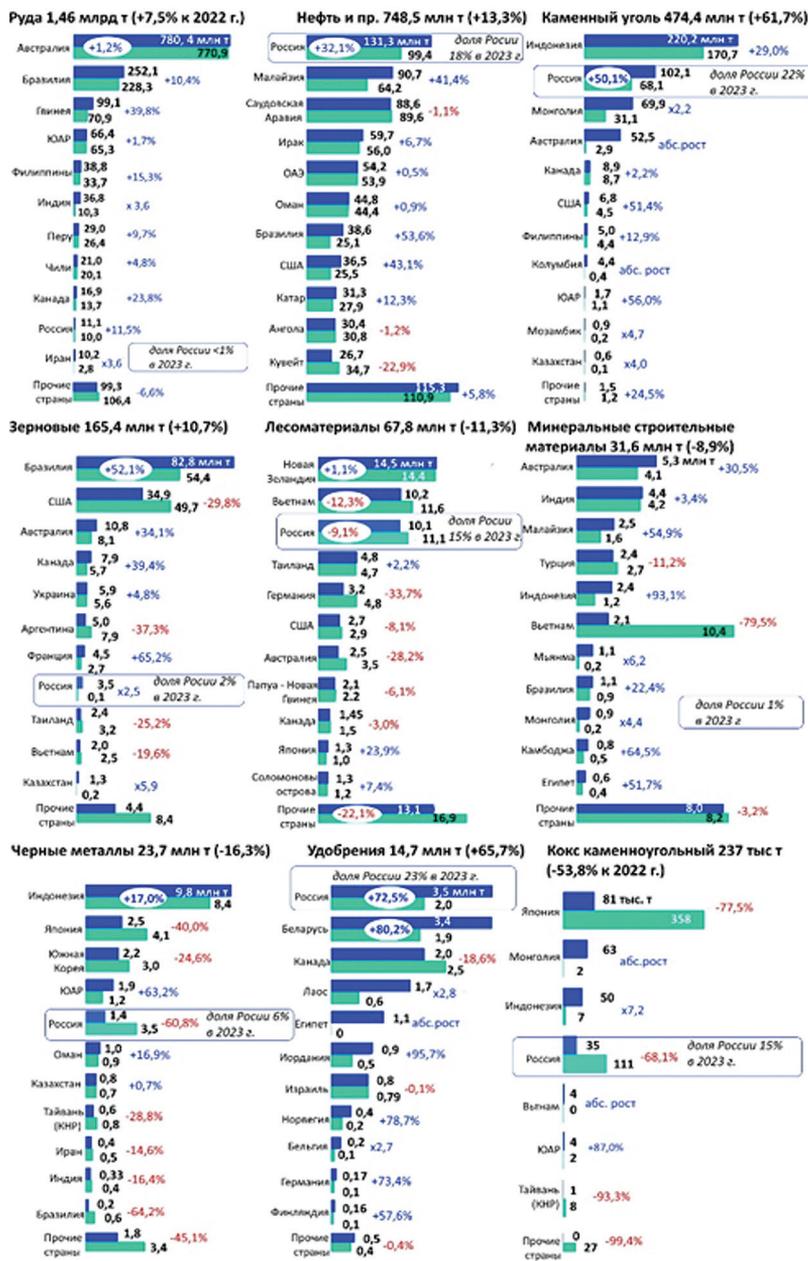


Рис. 5. Географическая структура импорта КНР по номенклатуре грузов, 2022–2023 гг. (без учета поставок трубопроводного природного газа)

Источник: составлено автором по [Zhonghua renmin...; Мартышкин, 2024].

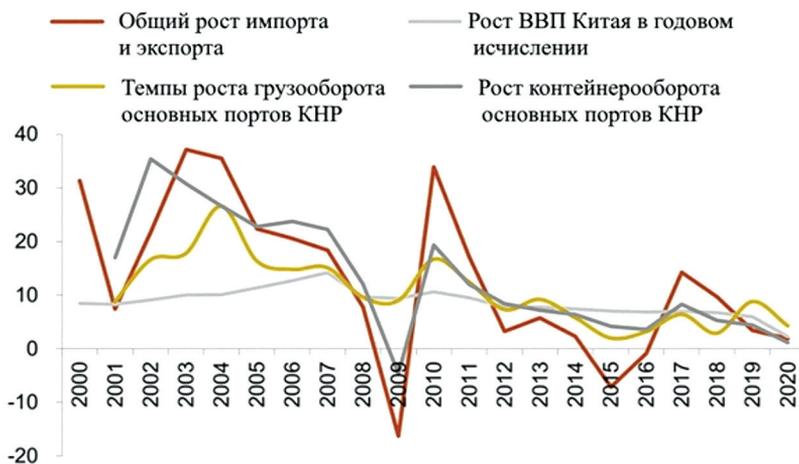


Рис. 6. Корреляция между ВВП Китая, ростом импорта и экспорта и пропускной способностью портов, 2000–2020 гг. (%)

Источник: [Zhou Yue, 2020].

После вступления в XXI в. экономика Китая стремительно развивалась (рис. 6): среднегодовой темп роста ВВП в период 10-й пятилетки достиг 9,8%, за годы 11-й пятилетки – 11,2%. В течение 12-й и 13-й пятилеток Китай постепенно перешел от стадии индустриализации к фазам средней и поздней индустриализации. Режим экономического развития сменился с высокоскоростного на высококачественный, рост ВВП замедлился, а темпы роста объема грузоперевозок постепенно снижались. В 2020 г. объемы грузовых перевозок водным 76,2 млн т или 16,1% от общего (автомобильным, железнодорожным, авиационным и трубопроводным транспортом составили 342.6, 45.5, 0.1 и 860 млн т соответственно, что составило 72,4%, 9,6%, 0,1% и 1,8% соответственно) [Lu Chen, Lei Yu, Cai Bofeng, at all., 2022, pp. 9–15].

С точки зрения промышленности и макроэкономической корреляции, темпы роста ВВП Китая и общий рост импорта и экспортной торговли в последние годы демонстрируют тенденцию к снижению: темпы роста ВВП сократились с 10,64% в 2010 г. до 6,11% в 2019 г., совокупного импорта и экспорта достигли самого низкого значения – 7,00% в 2015 г., а затем начали восстанавливаться, грузооборота и контейнерооборота крупнейших портов Китая достигли минимальных значений – 2% и 3,6% в 2015 и 2016 гг. соответственно, а затем несколько восстановились.

Импорт является ключевым узлом, соединяющим внутренний и международный циклы [Wei Hao, Yang Mingming, 2022]. Активное расширение импорта направлено на улучшение взаимосвязи внутреннего рынка, более эффективное использование международного рынка и привлечение глобальных ресурсов. Таким образом, достигается важный стратегический путь двойного цикла [Салицкий, Семенова, 2021, с. 161–173] на внутреннем и международном уровнях.

Китайские порты имеют решающее значение для налаживания глобальной торговли, и их выдающиеся успехи в развитии обязаны главным образом следующим причинам [Zhongguo gangkou..., p. 10]: во-первых, быстрое развитие внешней торговли породило огромный рыночный спрос на портовый бизнес; во-вторых, правительство придавало и придает большое значение модернизации портовой отрасли и обеспечивает серьезную политическую поддержку; в-третьих, именно обширное международное экономическое сотрудничество выдвинуло более высокие требования к улучшению качества портовых услуг, чему способствовало совместное строительство «Пояса и пути» и присоединение к «Соглашению о Всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве» (ВРЭП) [Quyу quanmian...].

Реформа административного управления как фундамент создания новой портовой системы КНР

Вопросы административного управления и бюрократии играют ключевую роль в эффективности работы портов. КНР обязана описанными выше успехами не только стратегическому планированию, но и сложной системе управления, включающей центральный, провинциальный и муниципальный уровни.

«Социализм с китайской спецификой» – уникальное явление, новая форма организации политики, экономики и социума, рожденная на заре реформ и открытости и ставшая платформой для формирования соответствующей системы управления, не имеющей мировых аналогов. Управление портами в Китае так же развивалось совершенно иначе, чем в большинстве других стран [Zhang Lijun, 2008, p. 10; Xu Dazhen, Chen Daojun, 2014]. Порты являются инструментами макроэкономической стратегии Центрального правительства КНР, но современная система управления нацелена на децентрализацию управления портовыми операциями и обеспечение устойчивого взаимодействия с частными операторами для активного инвестиционного взаимодействия. Портовая отрасль стала форпостом экономических, финансовых и управленческих реформ в Китае после 1978 г., затронувших не только все отрасли промышленности, но и все сферы жизни в стране.

Первоначальная модель управления портовым хозяйством КНР ставила во главу угла экономическое развитие и интернационализацию, но не справлялась с требованиями времени и тормозила развитие внешней торговли Китая. Проблемы структурного дисбаланса, низкой эффективности функционирования портовых терминалов привели к недостаточной пропускной способности портов. Для дальнейшего развития, улучшения финансовой, операционной и экологической устойчивости самих портов и уменьшения социально-экономического различия между прибрежными и внутренними регионами требовался переход от экстенсивной к интенсивной модели управления, изменение приоритетов. Трансформируя систему управления портами, Китай прошел большой и трудный путь (см. табл. 5), методом проб и ошибок создав единственную в своем роде «модель управления портами с китайской спецификой», в рамках которой центральному правительству предоставляется полный контроль над развитием портов, а частные компании используются в качестве поставщиков услуг (как в модели порта-арендодате-

ля). При этом портовые предприятия являются государственными, следуют общим направлениям, изложенным в пятилетних планах, все активнее инвестируют в инновации и технологии и разрабатывают амбициозные экологические инициативы в соответствии с текущими пятилетними планами. Государственная собственность на портовые предприятия гарантирует, что их действия и инвестиции поддерживают стратегии развития как внутри порта, так и за его пределами, соответствующие макроэкономической и социальной политике государства. Благодаря этим преобразованиям был существенно расширен финансовый инструментарий портовых инвестиций (см. табл. 5).

Таблица 5

**Основные этапы трансформации системы управления портами КНР
с 1978 г. по настоящее время**

Периоды	Система управления портами и реформы	Следствия реформ	Финансовые инструменты и новации портовых инвестиций
до 1978 г.	Портовый сектор Китая сильно централизован и подконтролен Министерству транспорта КНР (МТ): владение и управление портами вбирали в себя регулирующие, административные и эксплуатационные функции в рамках единого органа, контроль всех судов, заходящих и покидающих в порты, непосредственное управление каждым портом. Местные органы власти (МОВ) не контролируют порты, все доходы поступают центральному правительству (ЦП).	Пропускная способности портов не справляется с ростом внешней торговли.	Бюджетные инвестиции (ассигнования, гранты, субсидии).
1978–1983	Экономика была централизованно планируемой и преобладал высокий уровень централизованного принятия решений. Порты подчинены МТ, административные и корпоративные функции выполняют централизованно финансируемые местные портовые бюро.	Неэффективное управление портами; отсутствие стимулов для повышения эффективности портов и качества предоставляемых услуг; серьезные проблемы с пропускной способностью портов.	Бюджетные инвестиции (ассигнования, гранты, субсидии).

1984–1991	<p>14 прибрежных городов открыты для международной торговли и прямых иностранных инвестиций; запуск пилотного проекта в Тяньцзине для тестирования децентрализованной структуры: у МТ – стратегическое планирование, развитие порта, финансирование и регулирование, у МОВ – повседневное управление; децентрализация портов, управление (кроме Циньхуандао) передано под совместное управление. Внедрение политики «кто строит порт, будет владеть им и получать выгоду»; новой системы финансирования: использование части прибыли порта для рефинансирования при достижении целевых показателей. Инициирован процесс частичной приватизации в форме миноритарных пакетов акций в совместных предприятиях.</p>	<p>Порты – автономные предприятия, принадлежат правительству (центральному или местному) на принципах распределения прибыли. Зависимость центрального финансирования и инвестиций от эффективности порта.</p> <p>МОВ – контроль человеческих ресурсов. МТ – контроль над портовой инфраструктурой, развитием и закупками, регулирование, разработка политики и планирования на национальном уровне, получение основной прибыли.</p>	<p>Бюджетные инвестиции (ассигнования, гранты, субсидии).</p>
1992–2001	<p>Продолжение реформ для превращения портов в полноценные хозяйствующие субъекты внедрение коммерческого управления на уровне терминала. Прогресс ограничивается сложностью процесса. 2001 г. – «Мнения об углублении реформы системы управления портами под прямым и двойным руководством Центрального правительства». Дальнейшая децентрализация и ускорение процесса разделения государственного и частного секторов, государственных и портовых предприятий, укрепление портовой администрации.</p>	<p>Изменение структуры управления портами: операционные функции и активы перешли к новым коммерческим предприятиям, созданным МОВ; портовые бюро разделены на два отдельных органа – административный и коммерческий.</p>	<p>Введение финансовых новаций: 1992 г. – кредит коммерческих банков, прямые иностранные инвестиции (международное совместное предприятие); 1998 г. – частный акционерный капитал.</p>

2002–2013	<p>Децентрализация еще больше усиливается посредством законодательного процесса, который способствует как акционированию, так и большей приватизации: 2004 г. – закон о портах КНР, Правила эксплуатации и управления портами. К 2012 г. – децентрализация управления портами в значительной степени достигнута.</p>	<p>МТ: планирование и регулирование деятельности портов на национальном и региональном уровнях. Отдельные портовые предприятия взяли на себя контроль над планированием местных портов. Открытие пути к акционированию портов. Начало конкуренции портов как коммерческих предприятий, избыток портовых мощностей.</p>	<p>Финансовые новации: 2002 г. – институциональное финансирование (пенсионные фонды, страховые компании и т.д., кроме международных финансовых институтов); 2003 г. – финансовая аренда; 2006 г. – эмиссия облигаций; 2007 г. – первичное публичное размещение акций; 2008 г. – финансирование от третьих лиц в «модели арендодателя».</p>
2014– настоящее время	<p>Создание портовых групп в провинциях для укрепления сотрудничества и совместного использования ресурсов. 2014 г. – Национальный план развития № 32: усиление координации и сотрудничества между портами, интеграция транспортных систем, связанных с портами, в общее городское планирование. Поддержка региональной интеграции в пределах одной провинции – объединиться по принципу «один порт – одна администрация», закрепленный в законе о портах 2004 г., теперь будет реализован на уровне провинций, а не городов.</p>	<p>К концу 2019 г. в Китае действует 10 портовых групп — в Ляонине, Хэбэе, Шаньдуне, Цзянсу, Чжэцзяне, Фуцзяни, Гуанси, заливе Бэйбу, на Хайнане, в Цзянси и Аньхое, на которые приходится примерно 85 % грузооборота прибрежных портов.</p>	<p>Использование вышеперечисленных финансовых инструментов в портовых инвестициях.</p>

Источник: составлено автором по [Cullinane, Wang, 2006, pp. 331–356; Min, 2008, pp. 175–191; Notteboom, Yang, 2017, pp. 184–200; Changqian, Yahalom, 2011, pp. 1–9; Guowuyuan guanyu jinyibu gaige...; Guanyu shenhua zhongyang zhishu...; Guanyu yinfa gonglu shuilu...; Guanyu jiakuai gangkouzheng...; Wang, 2018; Zhonghua renmin gongheguo gangkou fa; Gangkou jingying...; Bury, Leung, 2020; Lei, at all., 2020, pp. 260–277; Wei, Liu, Chen, 2018, pp. 260–277; Guowuyuan guanyu cujin haiyune...].

Портовая отрасль Китая подчинена государственному планированию, политике и стратегии на национальном и региональном уровнях, и регулируется государственными нормативными актами, но при этом оперативные функции и активы взяли на себя новые коммерческие предприятия местного самоуправления. К концу 2019 г. в Китае действовало 10 управляющих групп портов: Ляонин, Хэбэй, Шаньдун, Цзянсу, Чжэцзян, Фуцзянь, залив Гуанси – Бэйбу, Хайнань, Цзянси и Аньхой. На эти группы приходится примерно 85% пропускной способности прибрежных портов. Политика портовой отрасли в основном включает в себя законы и правила, касающиеся портов, и планирование компоновки национальных прибрежных портов в соответствии со стратегиями взаимодействия портовой и перерабатывающей отраслей, а также определяет функциональный статус портов и направление их развития. Чем важнее порт в планировке портов КНР, тем выше его конкурентоспособность, тем большую поддержку получит основной порт-хаб с точки зрения развития типов грузов, интеграции портов и конфигурации инфраструктуры.

В ходе постепенного совершенствования транспортной системы страны портовая отрасль активно поддерживается национальной политикой. Стандартизация портов КНР началась в 1980-х годов. С 2000 по 2010 г. был принят ряд связанных с портами законов, таких как Закон Китайской Народной Республики об управлении использованием морских акваторий (中华人民共和国海域使用管理法) [Guangdongsheng renmin zhengfu, 2019] и Закон о портах Китайской Народной Республики (中华人民共和国港口法) [Zhongguogeng da, 2004], которые заложили правовую основу для развития портовой отрасли в Китае. В дальнейшем законодательная база по портовой тематике была существенно расширена [Wang Xiaojun, 2017, pp. 78–83]. Последующие законы и подзаконные акты, ведомственные нормативные акты и местные нормативные документы предусматривают практические институциональные меры по реализации указанных выше законов, регулируют порядок освоения морских акваторий, способствуют научному использованию ресурсов морских акваторий и защищают морскую экологическую среду. Управление правами на использование морских территорий было значительно усилено, беспорядочное и чрезмерное использованием моря осталось в прошлом.

Основные тренды в развитии портовой индустрии КНР

В больших и малых портах КНР, в прибрежных и внутренних речных регионах сейчас происходят большие изменения. В отличие от предыдущих реформ, которые были сосредоточены на интеграции ресурсов и корпоративных слияниях и поглощениях, этот раунд изменений сосредоточен на бизнес-инновациях, на создании «умных» и «зеленых» портов и т.п. На основании обработки большого массива аналитической информации и экспертных оценок можно выделить по крайней мере шесть основных трендов в развитии портовой индустрии КНР [Семенова, 2023, с. 360–390].

Строительство глубоководных портов. Низкая стоимость морских большегрузных перевозок в последние годы стимулирует укрупнение судов и замену амортизированных крупнотоннажных судов на мегатоннажные (более 18 000 TEU). Чтобы соответствовать требованиям к приему мегатоннажных судов, структура портов трансфор-

мируется. В модернизации портового хозяйства многих портов наблюдается тенденция возведения крупных и глубоководных причалов. В целом строительство контейнерных терминалов в Китае перешло от количества к качеству, строительство крупных специализированных терминалов и глубоководных каналов в основном завершено.

Диверсификация функций порта. Развитие разнообразных портовых функций – неизбежная необходимость в современном мире. Традиционные портовые функции трансформируются и расширяются. За счет подобной диверсификации портовые предприятия улучшают экономические социальные преимущества, избегают или снижают риски портовых операций, обеспечивают безопасность экономики порта и улучшают свои конкурентные преимущества. Диверсификация функций портовых услуг призвана улучшить снабжение портовых судов и современные системы гарантийного обслуживания, расширить услуги с добавленной стоимостью, такие как транзитное распределение, обработка обращения, информационное обеспечение, финансы и юриспруденция, страхование и т.п.

Диверсификация портовых инвестиций. Для развития и нового строительства в портах КНР используются два способа привлечения инвестиций: путем выпуска акций портов и осуществления прямых вливаний иностранных, частных, коллективных и индивидуальных средств [Zhongguo waishang touzi baogao...]. Используются различные инвестиционные модели в зависимости от источников инвестиций, инвестиционной отрасли, регионального распределения и т.п. Для стимулирования притока средств создаются ключевые открытые инвестиционные платформы: пилотные зоны свободной торговли, зоны национального и технического развития, зоны приграничного (трансграничного) экономического сотрудничества и т.д.

Повышение качества услуг и модернизация. В настоящее время прибрежные порты Китая завершили модернизацию третьего поколения в целом, а некоторые закончили переход к четвертому поколению. Использование узловых портов в качестве ядра и опоры на крупных международных операторов терминалов для создания региональной или глобальной сети портовых услуг является главной особенностью порта четвертого поколения и важным проявлением качественного развития отрасли.

Строительство интеллектуальных портов стало безальтернативным выбором для операторов портов. При этом одним из самых больших препятствий на пути внедрения новых технологий и автоматизации в портовой отрасли является потенциальное повышение уровня безработицы, которое в обозримом будущем, вероятно, будет нивелировано дефицитом рабочей силы [Akimov, Gemueva, Semenova, 2021, pp. 724–735] в связи со старением населения в Китае.

Искусственный интеллект и информационные технологии в работе порта. Согласно «Отчету о развитии портов Азиатско-Тихоокеанского региона за 2019 год» [2019 yatai gangkou...], выпущенному Азиатско-Тихоокеанской организацией портовых услуг (APSN), в настоящее время строительство контейнерных терминалов в Китае в основном опирается на расширение и автоматизацию терминалов. В 2016 г. ведены в эксплуатацию три полностью автоматизированных контейнерных терминала в Сянь (Юаньхай), Циндао (Цяньвань) и Шанхае (Яншань, Фаза IV). Многие прибрежные контейнерные узлы внедрили электронное оформление доставки контейнерного

оборудования, переходят на безбумажную документацию по эксплуатации порта (Шанхай), внедряют беспроводные приложения для информатизации, такие как операции с колесными козловыми кранами и транзитная передача видео в мобильной сети 5G (порт Чжоушань в Нинбо), используют беспилотные грузовики на базе приложений 5G, беспилотные летательные аппараты для контроля в реальном времени с применением систем интеллектуальной безопасности (Шэньчжэнь); активно продвигаются системы информационных услуг, такие как «единое окно» и «единая сеть», использование больших баз данных, блокчейн и другие информационные технологии для содействия реинжинирингу бизнес-процессов порта; создаются экосистемы портовой логистики.

Значительно повысившийся уровень масштабности и специализации китайских портов обеспечил поддержку применения технологии SMART¹. Огромный объем данных, обрабатываемых крупномасштабными контейнерными терминалами, не может быть своевременно проанализирован с помощью традиционных ручных или простых компьютеризированных процедур. В связи с этим в портах Китая внедряются интерактивные компьютерные системы управления операциями в режиме реального времени, которые объединяют алгоритмы оптимизации и искусственный интеллект для удовлетворения потребностей погрузки и разгрузки, хранения и других операций с грузами в порту. Инновационные технологии, такие как автономное вождение, визуальное распознавание [Gangkou matou...] и интеллектуальное принятие решений, перешли и на портовые операции, которые превратились из трудоемких в высокотехнологичные, а обработка контейнеров, управление портами и услуги становятся полностью автоматизированными и интеллектуальными. Но инвестиции в технологии искусственного интеллекта требуют от портовых операторов высокой степени стратегического подхода. В связи с этим строительство интеллектуальных терминалов в КНР на сегодняшний день осуществляется небольшим числом ведущих портов.

Экологический контроль. В последние годы в Китае постоянно повышается эффективность комплексного предотвращения и контроля загрязнения атмосферы и воды с судов. В целях улучшения качества воздуха в прибрежных и внутренних районах, особенно в портовых городах, с 2015 г. были установлены три системы контроля выбросов с судов: в дельте Жемчужной реки, дельте реки Янцзы и в водах Бохайского залива. Были опубликованы «План реализации для зон контроля выбросов загрязняющих веществ в атмосферу с судов» (2018) [Chuanbo daqi...] и «Комплексный план действий по улучшению качества воздуха в 2021–2025 гг.» [Kongqi zhiliang...]. В документах были зафиксированы повышенные требования к контролю оксидов серы, установлено предельное содержание серы в судовом топливе, уточнены меры контроля оксидов азота и летучих органических соединений и рекомендовано использование экологически чистой энергии. Для повышения эффективности экологического надзора в отрасли водного транспорта активно внедряется оборудование для быстрого обнаружения топлива в акваториях портов, беспилотные летательные аппараты для телеметрии и обнаружения

¹ Технология SMART+ – система постановки целей, позволяющая на этапе целеполагания обобщить всю имеющуюся информацию, установить приемлемые сроки работы, определить достаточность ресурсов, предоставить всем участникам процесса ясные, точные, конкретные задачи. – *Примеч. авт.*

в воздухе судовых выхлопов, применение сжиженного природного газа (СПГ), «зеленые» суда и т.д.

Логистические услуги открывают для портов новые возможности по увеличению общего объема интермодальных перевозок. Китай повышает эффективность перевозок и создает современную логистическую систему, отвечающую требованиям устойчивого и быстрого развития путем создания эффективной институциональной системы для содействия всестороннему развитию инфраструктуры, ускоренного строительства 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 [Fazhan xiandai wuliu...]. Улучшение политического руководства и нормативно-правовой базы, а также усиление стратегической роли правительства в инвестициях, логистике и транспорте способствуют совершенствованию современных транспортных и логистических систем КНР.

Строительство базовой сетевой инфраструктуры, классификация водных путей, переоборудование судов, навигационных средств, развитие человеческих ресурсов и связей между внутренним водным транспортом и внутренними районами, внедрение искусственного интеллекта в портовой инфраструктуре и документообороте, развитие «зеленых» портов и кораблей – все это развивается одновременно.

Значение портов КНР для мировой торговли

Благодаря своей эффективной логистической системе порты Китая оптимизируют становящуюся все более сложной глобальную цепочку поставок, повышают ее надежность и целостность, а также поддерживают стабильность и устойчивость глобальной торговли. Наконец, в условиях быстрого развития цифровой экономики китайские порты активно применяют новые технологии, такие как Интернет вещей, большие данные и искусственный интеллект, которые значительно повысили уровень обслуживания мировой торговли.

Важность Китая для мировой контейнерной торговли лучше всего иллюстрируется тем фактом, что 39,5% от общего числа контейнерных перевозок в мире [Lloyd's List, 2021, pp. 20–21] прошли через его доки. Доля азиатского региона (за исключением КНР) в мировых контейнерных перевозках на 2021 г. составила 27,6%, доля Северной Европы и Средиземноморья – 8,6% и 6,3% соответственно (в 2000 г. суммарно 25%), Северной Америки – 7,9%, Среднего Востока – 5,6%, Центральной и Южной Америки – 3%, Океании – 0,9%, Африки – 0,7% [Lloyd's List, 2024, pp. 23–24]. На текущий момент в связи с напряженной ситуацией в Тайваньском проливе и турбулентными событиями в мире наблюдается некоторое снижение доли КНР, но по-прежнему некоторые портовые достижения Китая превышают показатели не только других стран, но и континентов (рис. 7) [Семенова, 2023, с. 33–34].

Как отмечалось выше, по многим показателям портовой и смежных отраслей КНР превосходит показатели не только ведущих стран, но и суммарные показатели контин-

нентов. В частности Китай занимает лидирующие позиции по многим показателям портовой деятельности. У КНР первое место по грузопотоку контейнерных портов (доля более 30 % от общего числа контейнерных перевозок) и по Индексу обслуживания линейного судоходства. КНР находится на втором месте как крупнейшая страна-судовладелец по грузоподъемности флота; на третьей позиции как крупнейшая страна-судовладелец по коммерческой стоимости флота; на четвертом месте по количеству прибытий судов в порты и среднему времени пребывания в порту. Из КНР родом больше моряков, чем из любой другой страны; самый крупный морской перевозчик – китайская China COSCO Shipping Corporation Limited (COSCO). Морской импорт и экспорт Китая составляют 30% от общемирового объема. Порты Китая являются самыми загруженными акваториями в мире. 7,7% общего времени работы мирового флота приходится на китайские воды [UNCTAD, 2023].

* * *

До 1950-х годов порты Китая были лишь связующим звеном между морскими и внутренними перевозками. Обычно они были изолированы от транспортной и торговой деятельности за пределами портовой зоны. Они редко сотрудничали с местными органами власти и не общались друг с другом. Портовая отрасль КНР не справлялась с требованиями времени, текущие проблемы препятствовали росту портового товарооборота.

За 45 лет после начала реформ и открытости в экономической структуре КНР строительство и развитие портов стали важными факторами, влияющими на конкурентоспособность городов и регионов. За это время удалось полностью преобразить портовую отрасль страны – практически ликвидировать нелегитимные и устаревшие портовые объекты, связать порты с внутренними районами плотной сетью мультимодальных маршрутов, структурировать портовые группы, внедрить новую систему управления и инвестирования и т.п. Такая масштабная реорганизация принесла свои положительные плоды. Но новая портовая система так же несвободна от проблем, таких как избыток мощностей, дублирование терминалов, недостаточная интеграция портов и т.п. Руководство КНР и провинций продолжают налаживать сложный механизм функционирования портового хозяйства страны. Благодаря постоянному развитию региональной экономической интеграции и «двойной циркуляции» порты как узлы водного и наземного транспорта, а также «плацдармы» и «главные двигатели» открытия и развития городов будут продолжать играть важную роль в содействии региональному экономическому развитию и экономики КНР в целом.

Выверенная стратегия привлечения инвестиций и преимущества плановой экономики позволили Китаю за короткие сроки, в течение жизни одного поколения достичь непревзойденного уровня развития портовой инфраструктуры. Портовая экономика стала одним из важных компонентов современной промышленной системы Китая и ее конкурентным преимуществом.

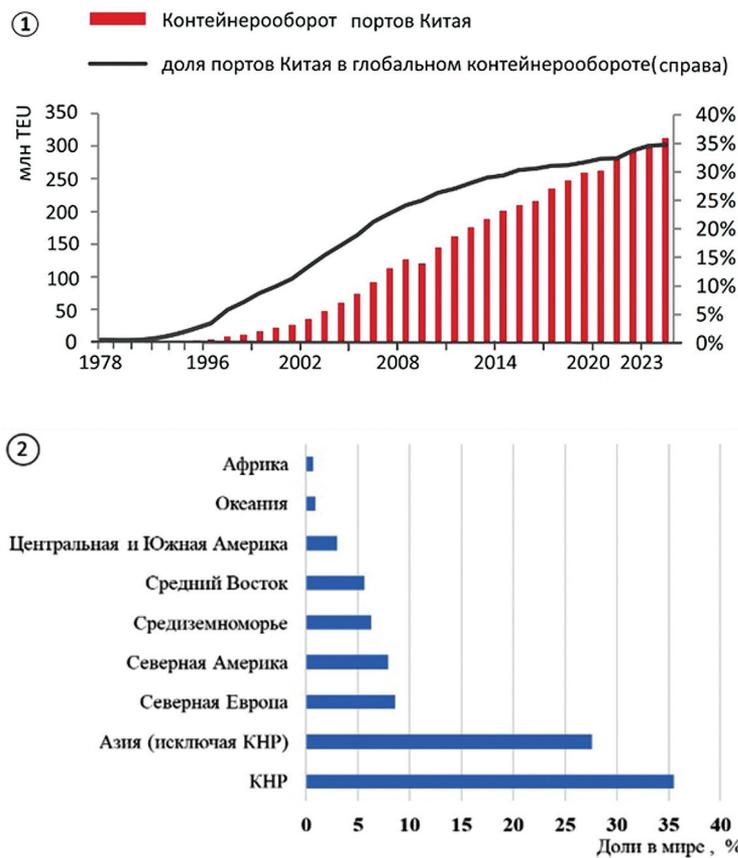


Рис. 7. Динамика роста и доля контейнерооборота портов КНР в мировых контейнерных перевозках в 1978–2023 гг., млн TEU, % (1) и региональные доли в ТОП-100 объемов контейнерных портов на 2023 г., % (2)

Источник: [Gao Cong, Cai Shaoli, 2023, p. 9; Lloyd’s List, 2024, pp. 23–24].

Библиографический список

Мартышкин Р.В. Проблемы и перспективы железнодорожных грузовых перевозок в сообщении Россия – Китай // НИУ ВШЭ. 27.02.2024. URL: https://ezt.hse.ru/data/2024/02/27/2084564384/Презентация%20к%20докладу_Мартышкин_РВ_к%20семинару%20в%20ВШЭ_27_02_2024.исп (дата обращения: 18.06.2024).

Салицкий А.И., Семенова Н.К. Два контура: новое осмысление места Китая в мировой экономике и политике // Коммунистический Китай. Цели и задачи к столетнему юбилею КПК. М.: ИДВ РАН, 2021. 392 с. С. 161–173.

Семенова Н.К. Морские порты Китая: современное состояние и перспективы развития. М.: ИВ РАН, 2023. 472 с.

References

Martyshkin, R.V. (2024). Problemy i perspektivy zhelezodorozhnykh gruzovykh perevozok v soobshchenii Rossiya-Kitay [Problems and prospects of rail freight transportation in the Russia-China connection]. HSE University. 27.02.2024. URL: https://ezt.hse.ru/data/2024/02/27/2084564384/Презентация%20к%20докладу_Мартышкин_РВ_к%20семинару%20в%20ВШЭ_27_02_2024.исп (accessed: 18.06.2024). (In Russian).

Salitskiy, A.I., Semenova N.K. (2021). Dva kontura: novoye osmysleniye mesta Kitaya v mirovoy ekonomike i politike [Two contours: a new understanding of China's place in the world economy and politics]. Kommunisticheskiy Kitay. Tseli i zadachi k stoletnemu yubileyu KPK [Communist China. Goals and objectives for the CPC centennial anniversary]. Moscow: IDV RAN. (In Russian).

Semenova, N.K. (2023). Morskiye porty Kitaya: sovremennoye sostoyaniye i perspektivy razvitiya [China's Seaports: current state and development prospects]. Moscow: IDV RAN. 472 p. (In Russian).

* * *

Akimov, A.V., Gemueva, K.A., Semenova, N.K. (2021). The Seventh Population Census in the PRC: Results and Prospects of the Country's Demographic Development. Herald of the Russian Academy of Sciences. Vol. 91. No. 6. Pp. 724–735. DOI: 10.1134/S1019331621060083

Bury, B., Leung, J. (2020). Ports & Terminals in China. Lexology. March 14. URL: <https://www.lexology.com/gtd/tool/workareas/report/ports-and-terminals/chapter/china> (accessed: 14.07.2024).

Cao Xiaoshu, Li Shengchao (2019). Spatio-temporal evolution of port opening in China's 40 years of reform and opening-up period. PLOS ONE. 12.08.2019. No. 14(8): e0220912. DOI: 10.1371/journal.pone.0220912

Changqian, G., Yahalom, S. (2011). China's Port Reform and Development: Policy Analysis. Transportation Research Record. No. 1. Pp. 1–9. DOI: 10.3141/2222-01

Chuanbo daqi wuranwu paifang kongzhiqi shishi fangan (2018) 168 hao 船舶大气污染物排放控制区实施方案 (2018) 168 hao [Implementation Plan of Ship Air Pollutant Discharge Control Zone (2018), no. 168]. URL: <https://www.msa.gov.cn/public/documents/document/mtel1/odi0/~edisp/20190124115824222.pdf> (accessed: 15.07.2024). (In Chinese).

Cullinane, K., Wang, T. (2006). Port Governance in China. Research in Transportation Economics. No. 17. Pp. 331–356. DOI: 10.1016/S0739-8859(06)17015-8

Fazhan xiandai wuliu tigao yunshu xiaolu zhengce yanjiu 发展现代物流提高运输效率政策研究 [Research on policies to develop modern logistics and improve transportation efficiency]. Asian Development Bank. 2012. URL: <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/30219/transport-efficiency-logistics-development-zh.pdf> (accessed: 10.07.2024). (In Chinese).

Jiang Zemin zai Zhongguo Gongchandang dishisi ci quan guo daibiao dahui shang de baogao 江泽民在中国共产党第十四次全国代表大会上的报告 [Jiang Zemin's Report at the 14th National Congress of the Communist Party of China]. Zhongguo Gongchandang lici quanguo daibiao dahui shujuku 中国共产党历次全国代表大会数据库 [The Digital Library of the National Congresses of the CPC]. 1992. URL: <http://cpc.people.com.cn/GB/64162/64168/64567/65446/4526308.html> (accessed: 13.05.2024). (In Chinese).

Gangkou jingying guanli guiding (Jiaotongbu ling 2004 nian di 4 hao) 港口经营管理规定 (交通部令2004年第4号) [Regulations on Port Operation and Management (Order of the Ministry of Communications. 2004. No. 4)]. URL: https://www.yunfu.gov.cn/jtysj/zwgk/zcfcjdd/content/post_764736.html (accessed: 08.07.2024). (In Chinese).

Gangkou matou gongye zidonghua pingtai – gongyeji wuxian shi neng gangkou jixiezheng neng hua 港口码头工业自动化平台—工业级无线使能港口机械智能化 [Industrial automation platform for ports and terminals-Industrial-grade wireless enables the intelligence of port machinery]. Gongye hulian wang chanye

lianmeng 工业互联网产联盟 [Alliance of Industrial Internet]. 12.03.2018. URL: <http://www.aii-alliance.org/index/c147/n1827.html> (accessed: 12.07.2024). (In Chinese).

Gao, Cong 高聪, Cai, Shaoli 蔡劭立 (2023). 全球集装箱贸易综述 [Overview of Global Container Trade]. Qihuo yanjiu baogao. Hanyun zhuanli baogao 期货研究报告 | 航运专题报告 [Отчет об исследовании фьючерсов / Специальный отчет о поставках]. Guangzhou, Huatai qihuo youxian gongsi. P. 9. (In Chinese).

Jiaotong yunshu wangluo kuayueshi fazhan youdian tongxin nengli xianzhe tisheng. 交通运输网络跨越式发展 邮电通信能力显著提升 [The transportation network has developed by leaps and bounds, and the post and telecommunications communication capabilities have been significantly improved]. Guojia tongji ju 国家统计局 [National Bureau of Statistics]. 2018. URL: https://www.stats.gov.cn/zt_18555/ztfx/ggkf40n/202302/t20230209_1902593.html (accessed: 18.06.2024). (In Chinese).

Zhongguo waishang touzi baogao 中国外商投资报告 [China Foreign Investment Report]. Zhonghua Renmin Gongheguo shangwubu 中华人民共和国商务部 [Ministry of Commerce of the People's Republic of China]. 2019. URL: <http://images.mofcom.gov.cn/wzs/202008/20200819101923422.pdf> (accessed: 10.07.2024). (In Chinese).

Guowuyuan guanyu kouan kaifang de ruogan guiding 国务院关于口岸开放的若干规定 [Several regulations of the State Council on the opening of ports]. Guojia xingzheng faguiku 国家行政法规库 [Library of National Administrative Regulations]. 1985. URL: <http://xzfg.moj.gov.cn/front/law/detail?LawID=90> (accessed: 13.05.2024). (In Chinese).

2019 Yatai gangkou fazhan baogao 二零一九亚太港口发展报告 [2019 Asia-Pacific Port Development Report]. Yatai gangkou fuwu zuzhi 亚太港口服务组织 [Asia-Pacific Port Services Organization]. 05.2020. URL: <https://www.cnss.com.cn/u/cms/www/202006/05131317su4w.pdf> (accessed: 11.07.2024). (In Chinese).

He Husheng 何虎生, Zhang Lin 张林 (2022). Deng Xiaoping nanfang tanhua de shenyuan yiyi yu xianshi qishi 邓小平南方谈话的深远意义与现实启示 [The far-reaching significance and practical revelation of Deng Xiaoping's Southern conversation]. Dangjian zazhi 党建杂志 [Party Building Magazine]. 21.06.2022. URL: http://www.dangjian.com/shouye/zhuanli/zhuantiku/dangjianzazhi/202206/t2022_0621_6408950.shtml (accessed: 13.05.2024). (In Chinese).

Guanyu yinfa gonglu shuilu jiaotong shiwu fazhan jihua de tongzhi 关于印发公路水路交通十五发展计划的通知 [Notice on the Issuance of Highway and Waterway Traffic Fifteen Development Plan]. Zhonghua fayuan wang 中华法院网 [Chinacourt.org]. 06.07.2001. URL: <https://www.chinacourt.org/law/detail/2001/07/id/81136.shtml> (accessed: 06.07.2024). (In Chinese).

Guowuyuan guanyu jinyibu gaige guoji haiyang yunshu guanli gongzuo de tongzhi 国务院关于进一步改革国际海洋运输管理工作的通知 [Circular of the State Council Regarding Further Reform of the Administration of International Ocean Shipping Industry]. Zhonghua Renmin Gongheguo zhongyang zhengfu 中华人民共和国中央政府 [The Central People's Government of the People's Republic of China]. 10.11.1992 (19.12.2010). URL: http://www.gov.cn/zhengce/content/2010-12/19/content_3663.htm (accessed: 05.07.2024). (In Chinese).

Guanyu shenhua zhongyang zhishu he shuangzhong lingdao gangkou guanli tizhi gige de yijian 关于深化中央直属和双重领导港口管理体制改革的意见 [Opinions on Deepening the Reform of the Port Management System under the Direct and Dual Leadership of the Central Government]. Zhonghua Renmin Gongheguo zhongyang zhengfu 中华人民共和国中央政府 [The Central People's Government of the People's Republic of China]. 23.01.2001. URL: http://www.gov.cn/gongbao/content/2002/content_61548.htm (accessed: 05.07.2024). (In Chinese).

Guanyu jiakuai gangkouzheng qifen kai bufa he jiaqiang gangkou xingzheng guanli de tongzhi 关于加快港口政企分开步伐和加强港口 行政管理的通知 [Mandate on Speeding Up the Separation of Government and Port Enterprises and Strengthening Port Administration]. Zhonghua Renmin Gongheguo zhongyang zhengfu 中华人民共和国中央政府 [The Central People's Government of the People's Republic of China]. 23.01.2003. URL: https://www.gov.cn/gongbao/content/2002/content_61548.htm (accessed: 06.07.2024). (In Chinese).

Jiedu "Quan guo yanhai gangkou buju guiha" 解读《全国沿海港口布局规划》 [Interpretation of the National Coastal Port Layout Plan]. Zhonghua Renmin Gongheguo jiaotong yunshubu 中华人民共和国交通运输部 [Ministry of Transport of the People's Republic of China]. 26.09.2007. URL: https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/zhghs/202006/t20200630_3320146.html (accessed: 17.06.2024). (In Chinese).

Wang, Xiaojun 王小军 (2017). Lun woguo “haiyu shiyong guanlifa” de xiuding 论我国《海域使用管理法》的修订 [On the revision of our country’s “Sea Area Use Management Law”]. Zhongguo huanjing guanli 中国环境管理 [Environmental Management in China]. Vol. 9. Issue (4). Pp. 78–83.

Wang, Yang 汪洋 (2017). Tuidong xingcheng quanmian kaifang xin geju 推动形成全面开放新格局 [Promote the formation of a new pattern of comprehensive openness]. Xinhua wang 新华网 [Xinhuanet.com]. 10.11.20107. URL: http://www.xinhuanet.com/politics/2017-11/10/c_1121933058.htm (accessed: 16.05.2024). (In Chinese).

Wang, J.J. (2018). *Port-City Interplays in China*. New York: Routledge. 200 p.

Wei, Hao 魏浩, Yang Mingming 杨明明 (2022). Rushi yilai zhongguo jinkou fazhan de licheng yu zhanwang 入世以来中国进口发展的历程与展望 [The history and prospects of China’s import development since its accession to WTO]. Renmin luntan wang 人民论坛网 [The People’s Tribune Network]. 17.01.2022. URL: <http://www.rmlt.com.cn/2022/0117/637850.shtml> (accessed: 19.06.2024). (In Chinese).

Wei, X., Liu, Q., Chen, G. (2018). Pricing Strategies for Port Competition and Cooperation. *Maritime Policy and Management*. No. 45 (2). Pp. 260–277. DOI: 10.1080/03088839.2017.1405290

Woguo jiada zijin touru gangkou zonghe yunshu nengli mingxian tigao 我国加大资金投入港口综合运输能力明显提高 [Our country has increased capital investment and the comprehensive transportation capacity of ports has been significantly improved]. Xinlang caijing 新浪财经 [Sina Finance]. 20.12.2002. URL: <https://finance.sina.cn/sa/2002-12-20/detail-ikkntiak7546354.d.html?from=wap> (accessed: 17.06.2024). (In Chinese).

Xu, Dazhen 徐大振, Chen, Daojun 陈道军 (2014). Quanguo difang jiaotong xingzheng ganbu peixun jiaocai jiaotong yunshu guanli gailun 全国地方交通行政干部培训教材 [National Local Transportation Administrative]. Beijing: Renmin jiaotong chubanshe. 650 p. (In Chinese).

Yu, Miaojie 余淼杰 (2018). Gaige kaifang sishinian zhongguo dui wai maoyi qiji: chengjiu yu lujing 改革开放四十年中国对外贸易奇迹：成就与路径 [The Miracle of China’s Foreign Trade in the 40 years of reform and opening up: Achievements and Paths]. Guoji maoyi 国际贸易 [International Commerce]. No. 12. Pp. 4–9. (In Chinese).

Zhang, Lijun 张丽君 (2008). Gaige kaifang 30 nian zhongguo gangkou jingji fazhan 王玉芬编著, 改革开放30年中国港口经济发展 [China’s port Economic Development in the 30 years of reform and opening up]. Beijing: Zhongguo jingji chubanshe. 609 p. (In Chinese).

Zhang, Yansheng 张燕生 (2023). Gaige kaifang 45 nian “zhongguo qiji”de mijue shi shime 改革开放45年，“中国奇迹”的秘诀是什么 [In the 45 years of reform and opening up, what is the secret of the “Miracle of China”?]. Huanqiu shibao 环球时报 [Global Times]. 18.12.2023. URL: <https://new.qq.com/rain/a/20231218A00JQK00> (accessed: 17.04.2024). (In Chinese).

Zhongguo gangkou fanrong zhuli quanqiu maoyi changtong 中国港口繁荣助力全球贸易畅通 [The prosperity of China’s ports helps smooth global trade]. (2023). Renmin ribao haiwai ban 人民日报海外版 [The People’s Daily Foreign Edition]. No. 10. P. 10. (In Chinese).

Zhongguo Gongchandang dishiba ci quan guo daibiao dahui 中国共产党第十八次全国代表大会 [The 18th National Congress of the Communist Party of China]. Zhongguo Gongchandang lici quanguo daibiao dahui shujuku 中国共产党历次全国代表大会数据库 [Цифровая библиотека Всекитайских съездов КПК]. 2012. URL: <http://cpc.people.com.cn/GB/64162/64168/351850/index.html> (accessed: 12.05.2024). (In Chinese).

Zhongguo Gongchandang dishiji ci quan guo daibiao dahui 中国共产党第十九次全国代表大会：第十九次 [The 19th National Congress of the Communist Party of China]. Zhongguo Gongchandang lici quanguo daibiao dahui shujuku 中国共产党历次全国代表大会数据库 [The Digital Library of the National Congresses of the CPC]. 2017. URL: <http://cpc.people.com.cn/GB/64162/64168/415039/index.html> (accessed: 14.05.2024). (In Chinese).

Zhongguo Gongchandang dishiqi quanguo daibiao dahui 中国共产党第十七次全国代表大会 [The 17th National Congress of the Communist Party of China]. Zhongguo Gongchandang lici quanguo daibiao dahui shujuku 中国共产党历次全国代表大会数据库 [The Digital Library of the National Congresses of the CPC]. 2007. URL: <http://cpc.people.com.cn/GB/64162/64168/106155/index.html> (accessed: 12.05.2024). (In Chinese).

Zhongguo Gongchandang dishiyi jie Zhongyang weiyuanhui disan ci quanti huiyi gongbao (yijiuqibanian shier yue ershierr tongguo) 中国共产党第十一届中央委员会第三次全体会议公报 [Communiqué

of the Third Plenary Meeting of the Eleventh Central Committee of the CPC]. Zhongguo Gongchandang lici quanguo daibiao dahui shujuku 中国共产党历次全国代表大会数据库 [The Digital Library of the National Congresses of the CPC]. 1978. URL: <http://cpc.people.com.cn/GB/64162/64168/64563/65371/4441902.html> (accessed: 12.05.2024). (In Chinese).

2023 nian quan guo gangkou yunxing qingkuang ji 2024 nian fazhan qushi 2023年全国港口运行情况
及2024年发展趋势 [National port operation in 2023 and development trend in 2024]. Zhongguo wu liu
yu caigou lianhehui 中国物流与采购联合会 [China Federation of Logistics and Procurement]. 17.01.2024.
URL: <http://www.chinawuliu.com.cn/zixun/202401/17/625132.shtml> (accessed: 17.06.2024). (In Chinese).

Zhongguo zhengfu 中国政府 (2014). Guowuyuan guanyu cujin haiyunye jiankang fazhan de ruogan
yijian 国务院关于促进海运业健康发展的若干意见 [Opinions of Promoting the Healthy Development of
the Maritime Industry]. Zhonghua Renmin Gongheguo zhongyang zhengfu 中华人民共和国中央政府 [The
Central People's Government of the People's Republic of China]. 15.08.2014/03.09.2014. URL: http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-09/03/content_9062.htm (accessed: 09.07.2024). (In Chinese).

2021 nian jiaotong yunshu xingye fazhan tongji gongbao 2021年交通运输行业发展统计公报 [2021
Transportation Industry Development Statistics Bulletin]. Zhonghua Renmin Gongheguo zhongyang zhengfu
中华人民共和国中央政府 [The Central People's Government of the People's Republic of China]. 25.05.2022.
URL: http://www.gov.cn/xinwen/2022-05/25/content_5692174.htm (accessed: 18.06.2024). (In Chinese).

Zhonghua renmin gongheguo gangkou fa 中华人民共和国港口法 [Port Law of the People's Republic of
China]. Quanguo renmin daibiao dahui 全国人民代表大会 [National People's Congress]. 2004. URL: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/npc/xinwen/2019-01/07/content_2070259.html (accessed: 08.07.2024). (In Chinese).

Zhonghua renmin gongheguo haiguan zongshu 中华人民共和国海关总署 [General Administration
of Customs of the People's Republic of China]. 29.09.2024. URL: <http://online.customs.gov.cn/> (accessed: 18.06.2024). (In Chinese).

Zhou Yue 周岳 (2020). Gangkou xingye yu zhaiquan shendu shuli 港口行业与债券深度梳理 [In-depth
combing of the port industry and bonds]. Dongfang caifu wang 东方财富网 [The Welfare Network of the East].
23.04.2020. URL: <https://finance.sina.cn/bond/zsyw/2021-02-04/detail-ikftssap2786398.d.html?from=wap>
(accessed: 18.06.2024). (In Chinese).

Поступила в редакцию: 03.08.2024. Received: 3 August 2024.

Принята к публикации: 09.09.2024. Accepted: 9 September 2024.