

Состояние портовой инфраструктуры Китая и ее вклад в развитие мировой транспортной инфраструктуры

Кочетова К.В., студент

Попова Ю.И., студент

«Мировая экономика»

Левченко Т.А., кандидат экономических наук, доцент

Кафедра экономики и управления

tatyana.levchenko@vvsu.ru

Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

Россия, Владивосток

Ключевые слова: морская экономика, портовая инфраструктура, морской порт, морские перевозки, контейнерные перевозки, «Один пояс – один путь».

Аннотация: в связи с ростом значения морской экономики в статье будет рассмотрено состояние портовой инфраструктуры Китая как страны-лидера по морским перевозкам. В работе показаны грузообороты крупнейших портов Китая, структура мировых морских перевозок, контейнерный оборот в китайских портах. Данные для анализа предоставлены международной конференцией ЮНКТАД и ежегодными отчетами китайских портов, а также научными статьями.

После перехода к политике реформ и открытости основной целью руководства КНР было формирование модели экономического роста, ориентированной на внешний спрос. Расширение экспортного потенциала КНР было бы невозможно без создания соответствующей транспортной инфраструктуры. Бюджетное финансирование и привлеченные иностранные инвестиции были направлены на модернизацию и развитие морского транспорта и портового хозяйства, которые обеспечивали расширение внешней торговли. Обладая 3 млн км² прибрежного шельфа и 18 тыс. км береговой морской линии, Китай эффективно использует эти преимущества для развития как океанических морских перевозок, так и каботажного флота.

Прибрежные порты в КНР объединяются в 5 прибрежных портовых кластеров, включающих кластеры района Бохайского залива, дельты р. Янцзы, дельты р. Чжуцзян, кластеры юго-восточного побережья и юго-западного побережья. В 2017 г. в Китае было более 1,8 тыс. морских и речных портов. Морской торговый флот Китая насчитывал более 2 тыс. судов общим тоннажем свыше 160 млн т, что составляло 10% общего тоннажа мирового морского флота и выводило Китай на 3-е место в мире. В стране действует более 240 международных морских компаний. Международные морские грузовые и контейнерные маршруты соединяют КНР с 1 тыс. портов в 100 странах мира.

В 2017 г. из 20 крупнейших по перевалке грузов мировых портов 17 были расположены в Азии, из них 13 в КНР. В первую десятку крупнейших и

самых загруженных портов мира вошли семь китайских портов. Первые два места в мире занимали Нинбо-Чжоушань и Шанхай, а за ними следовал порт Сингапур. С четвертого по седьмое место заняли китайские порты Сучжоу, Гуанчжоу, Тяньшан и Циндао. Восьмое место занял Порт Хедланд, а за ним расположился китайский Тяньцзинь. Замыкал десятку нидерландский порт Роттердам. В 2017 г. 34 китайских порта имели годовой грузооборот более 100 млн т, в том числе Шэньчжэнь, Гуанчжоу, Чжуншань, Сянган в дельте р. Чжуцзян, Шанхай, Нинбо, Сямэнь и Фучжоу – в центральной части восточного побережья, Тяньцзинь, Циндао, Циньхуандао и Далянь – в северной части Бохайского залива [1].

В таблице 1 представлены объемы обработанных грузов крупнейшими универсальными портами Китая.

Таблица 1 – Объем обработанных грузов крупнейшими универсальными портами Китая в 2015-2017 гг. [1, 2]

В миллионах тонн					
Порты	2015	2016	Темп прироста	2017	Темп прироста
Нинбо	889,29	922,09	3,69%	1007,00	9,21%
Шанхай	649,06	644,82	-0,65%	706,00	9,49%
Гуанчжоу	500,53	522,24	4,34%	566,00	8,38%
Циндао	484,53	500,36	3,27%	508,00	1,53%
Тяньцзинь	540,51	550,56	1,86%	503,00	-8,64%
Далянь	414,82	436,6	5,25%	451,00	3,30%
Инкоу	338,49	352,17	4,04%	363,00	3,08%
Жичжао	337,07	350,07	3,86%	360,00	2,84%
Яньтай	251,63	265,37	5,46%	286,00	7,77%
Чжаныцзян	220,36	256,12	16,23%	282,00	10,10%
Циньхуандао	253,09	186,82	-26,18%	237,73	27,25%
Всего	4879,38	4987,22	2,21%	5269,73	5,66%

Согласно статистике ЮНКТАД в морской портовой отрасли в 2017 году наблюдался значительный рост морской торговли. Темпы прироста общего объема перевалки грузов составили 5,66%, то есть выше показателя 2016 года на 282,51 млн. тонн. Наиболее крупные порты Нинбо, Шанхай и Гуанчжоу расположены на юге Китая. Так в 2017 году порт Нинбо занял первое место с общим объемом перевалки грузов в 1007 млн. тонн., грузовой прирост за 2017 год составил 9,21% (почти 100 млн. тонн). Наибольший прирост наблюдается в порту Циньхуандао, он составил 27,25%, увеличившись с 186,82 млн. тонн в 2016 году до 237,73 млн. тонн в 2017, однако, если посмотреть на данные 2015

года, то можно увидеть, что за 2016 год объем обработанных грузов снизился на 26,18% и за 2017 год так и не смог достигнуть результатов 2015 года. Помимо Тяньцзиня, который снизил объем перевалки грузов на 8,64 %, остальные порты, рассмотренные в таблице, отражают увеличение данного показателя в 2017 году. Сокращение объемов в порте Тяньцзинь свидетельствуют об остаточном влиянии промышленной аварии, которая произошла в результате взрыва в 2015 году.

На сегодняшний день грузоперевозки морским путем являются одним из наиболее экономичных видов транспортировки товаров, что связано в большей степени с тем, что море не требует затрат на ремонт, затрат на его поддержание в рабочем состоянии. Одним из главных достоинств морских грузовых перевозок является разнообразие доставляемой данным способом продукции. Несмотря на то, что данный вид грузоперевозок не является самым быстрым и зависим от погодных условий, его финансовая выгодность и разнообразие, доставляемых товаров делают его достаточно популярным [3].

В таблице 2 представлена структура товаров, доставляемых морским путем.

Таблица 2 – Структура мировых морских грузовых перевозок в 2015-2017 годов [4]

Виды грузов, перевозимых морским транспортом	В миллионах тонн				
	2015 год	2016 год	Темп прироста, %	2017 год	Темп прирост, %
Нефть и газ	2932,00	3055,00	4,20%	3146,00	2,98%
Пять основных массовых грузов	2961,00	3041,00	2,70%	3196,00	5,10%
Другие сухие грузы	2471,00	2459,00	-0,49%	2526,00	2,72%
Контейнерные перевозки	1660,00	1734,00	4,46%	1834,00	5,77%
Итого	10024,00	10289,00	2,64%	10702,00	4,01%

В структуре грузов в 2017 году наибольший вес имеют пять основных массовых грузов (уголь, зерно, железная руда, бокситы/глинозем, фосфатная руда), они составили 3196 млн. тонн, увеличившись на 5,10% с 2016 года, тем самым сделав данный вид товаров первым.

Вторыми являются нефть и газ, которые спустились на второе место с 2016 года. За рассматриваемый период их объем увеличился на 2,98%, составив 3146 млн. тонн.

Третье место занимают другие сухие грузы, которые включают в себя удобрения, металлы, сталь, лесопродукцию, минеральное сырье и

сельскохозяйственные навалочные грузы. Объем этого вида грузов увеличился на 2,72% до 2526 млн. тонн.

Последнее место заняли контейнерные перевозки. Можно отметить, что за период с 2015 по 2017 год их объем увеличился сначала на 4,46%, затем еще на 5,77%, что делает данный сегмент наиболее быстрорастущим, хотя он и занимает наименьшую долю в структуре морских перевозок.

На рисунке 1 более наглядно представлена структура мировых морских грузовых перевозок в 2017 году.

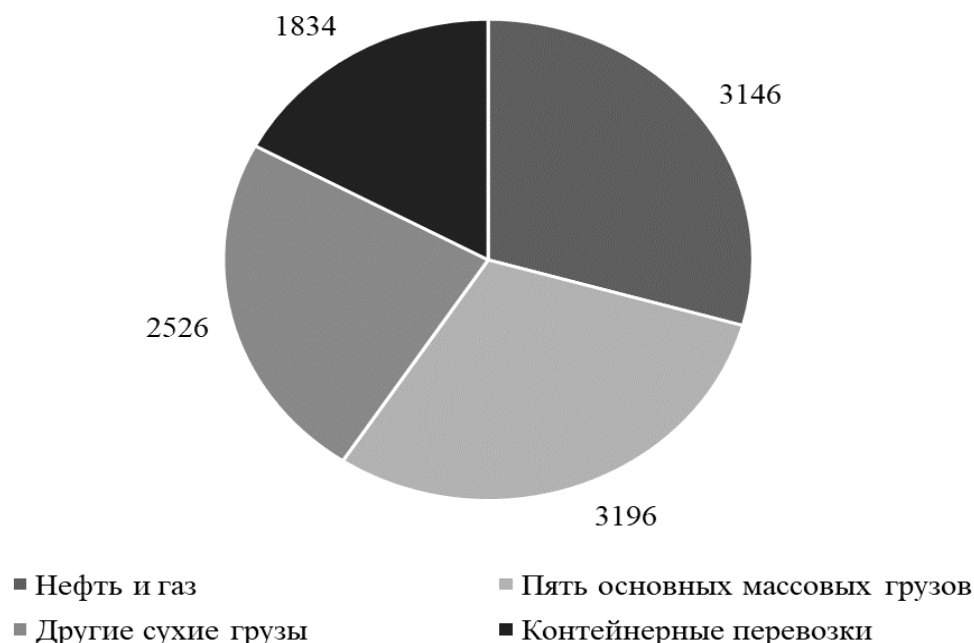


Рисунок 1 – Структура мировых морских грузовых перевозок в 2017 году, млн. тонн [4]

В связи с тем, что объемы контейнерных перевозок увеличивается наибольшими темпами, а крупнейшие порты мира в большинстве своем расположены в Азии, в частности, в Китае, следовательно, появляется необходимость рассмотреть пропускную способность контейнерных портов Китая, входящий в двадчатку крупнейших контейнерных портов мира (таблица 3).

Таблица 3 – Пропускная способность крупнейших контейнерных портов Китая в 2015-2017 годах [4, 5]

Порты	В тысячах TEU				
	2015	2016	Темп прироста	2017	Темп прироста
Шанхай	36537	37135	1,64%	40230	8,33%
Шеньчжень	24204	23979	-0,93%	25210	5,13%
Нинбо	20593	21565	4,72%	24610	14,12%

Гуанчжоу	17457	18859	8,03%	20370	8,01%
Циндао	17465	18050	3,35%	18260	1,16%
Тяньцзинь	14109	14523	2,93%	15210	4,73%
Сямынь	9179	9614	4,74%	10380	7,97%
Далянь	9449	9584	1,43%	9710	1,31%
Всего	148993	153309	2,90%	163980	6,96%

Общая пропускная способность ведущих китайских контейнерных портов увеличилась на 6,96% или 10671 тыс. TEU.

Стоит отметить, что почти все ведущие порты мира располагаются в Азии и две трети из них находятся в Китае [5].

На конец 2017 года все китайские порты, входящие в список крупнейших по пропускной способности портов, показали увеличение объемов. Наибольший прирост произошел в портах Нинбо и составил 14,12%, Шанхай – 8,33%, Гуанчжоу – 8,01%. Крупнейшим портом в Китае и в мире, по-прежнему, остается порт Шанхай. Причина этого лежит в уникальности портовой инфраструктуры: порт может принимать как небольшие суда, так и контейнерные суда тяжелого класса. Операции по загрузке-разгрузке крупных торговых судов возможно совершать за счет того, что порт расположен не только на береговой линии, но и занимает два прибрежных острова [6].

Таким образом, можно сказать, что китайские порты, в целом, показывают положительную динамику развития. Это связано с тем, что мировой кризис повлек резкое сокращение импорта во всем мире, что обусловило значительное падение цен на рынке транспортных перевозок. Быстрее всего отреагировали китайские морские транспортные компании, которые ради спасения высокой интенсивности оборота контейнерного потока из Китая резко снизили ставки морского фрахта.

Однако стоит отметить, что Китай не только развивает собственную транспортную инфраструктуру, но и делает вклад в построение мировой транспортной инфраструктуры. Для этих целей реализуется стратегия «Один пояс-один путь», которая представляет собой амбициозный план воссоздания исторического Шелкового пути Китая и морских торговых путей, соединяющих Азию, Европу и Африку. Путь охватывает огромный географический регион в 65 странах, на который приходится две трети населения мира и одна треть его ВВП [7].

Список литературы:

1 Морской транспорт КНР - Морские вести России [Электронный ресурс] // Главная страница - Морские вести России. – URL: <http://www.morvesti.ru/analitics/detail.php?ID=71138> (дата обращения: 25.04.2019)

2 Qinhuangdao Port Co., Ltd: Annual Report 2018, PP. 12-24. [Electronic resource] // Qinhuangdao Port Co., Ltd. – URL:

http://www.portqhd.com/attachment/2019042316350200033469799_en.pdf (дата обращения: 25.04.2019)

3 Морские перевозки грузов [Электронный ресурс] // Диспетчер грузоперевозок - заполнение ТТН и путевого листа, ати грузоперевозки, поиск грузов, расчет расстояний. – URL: <https://dispatcher-gruzoperevozok.biz/morskie-perevozki-gruzov/> (дата обращения: 28.04.2019)

4 UNCTAD: Review of maritime transport 2018, PP. 1-8. [Electronic resource] // UNCTAD | Home. – URL: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf. (дата обращения: 30.04.2019)

5 Review of maritime transport 2017, PP. 61-64. [Electronic resource] // UNCTAD.ORG. – URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf (дата обращения: 02.05.2019)

6 Тутова М.О., Борзенкова Н.О. Крупнейшие грузовые порты мира как основные составляющие международной логистики // Научные исследования. – 2016. – № 3(4). – с. 25-30. (дата обращения: 05.05.2019)

7 Левченко Т.А. Деятельность китайских инвесторов за рубежом: основные особенности и значение для мировой экономики // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Экономика и управление. – 2017. - № 3 (30). – С. 64-68. (дата обращения: 07.05.2019)