

Экономика

Особенности транспортной инфраструктуры дельты Янцзы

© 2014

Д. Кручинина

Совершенствование транспортной системы есть необходимое условие углубления интеграции и развития в одном из ключевых экономических районов КНР — Золотом треугольнике дельты Янцзы. В статье проанализирована инфраструктура автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного транспорта, рассмотрена их значимость для данного региона.

Ключевые слова: Китай, дельта Янцзы, региональная интеграция, региональная транспортная система,

Дельта Янцзы — один из трех приморских регионов Китая, характеризующихся особо высокими темпами экономического роста (в их числе также значатся дельта реки Жемчужной и зона Бохайского залива). Наибольший из них вклад в ВВП приходится на Золотой треугольник Янцзы — зону вокруг Шанхая, Ханчжоу и Нанкина.

«Золотым» этот регион стал, в частности, благодаря выгодам географического положения, будучи расположен в районе впадения Янцзы в Восточно-Китайское море, что благоприятствует развитию международных торгово-экономических отношений, как и связям с центральными, северными и южными провинциями КНР.

В состав региона с 2008 г. входят Шанхай, провинции Цзянсу и Чжэцзян. Под «дельтой Янцзы» также подразумевают обычно 16 городов, относившихся к этому региону до 2008 г. Они по-прежнему играют ключевую роль в его экономике, демонстрируя высокие темпы роста и формируя значительную часть ВРП дельты Янцзы (см. табл. 1).

Таблица 1.

ВРП дельты Янцзы 2013 г.

Состав региона	ВРП, млрд. юаней	Прирост к 2012 г.,	Доля от ВВП КНР
16 городов	97760,0	9,7%	17,2%
Шанхай, Цзянсу, Чжэцзян	11833,2	8,5%	20,8%

Источник: URL: <http://news.sina.com.cn/o/2014-02-13/163029456588.shtml>;
<http://www.elivecity.cn/html/jingjifz/2290.html>

Важным условием дальнейшего экономического прогресса дельты Янцзы является региональная интеграция, основные составляющие которой:

- развитая транспортная инфраструктура,
- создание общего рынка,
- взаимосвязанное развитие отраслей промышленности в регионе,
- сотрудничество в области информатизации,
- совместный контроль качества окружающей среды.

Для Золотого треугольника Янцзы, площадь которого составляет 2,2% площади КНР, а плотность населения пятикратно превышает средний показатель по стране¹, первая из указанных позиций, т.е. наличие эффективной транспортной системы, есть чрезвычайно важный фактор развития. Каковы его основные характеристики?

Порты и водное сообщение

Водные системы реки Янцзы, Великого китайского канала и озера Тайху образуют сеть внутренних водных путей. В регионе насчитывается несколько тысяч крупных и мелких судоходных рек, общая протяженность водных путей составляет 36,15 тыс. км. (29% протяженности всех водных путей КНР). На них приходится более 37% грузооборота водных путей Китая (см. табл. 2).

Таблица 2.

Пассажиро- и грузооборот сухопутных и водных путей сообщения дельты Янцзы (январь — ноябрь 2013 г.)

	Автодорожный транспорт		Водные пути	
	Пассаж. оборот (млн чел.)	Грузооборот (млн т)	Пассаж. оборот (млн чел.)	Грузооборот (млн т)
Шанхай	34,52	401,89	3,36	425,72
Цзянсу	2428,99	1546,45	4,28	582,30
Чжэцзян	1953,92	1064,90	33,37	684,59
Дельта Янцзы	4417,43	3013,24	41,01	1692,61
Доля в грузо- пассаж. оборо- те(%)	12,9	9,3	17,0	37,5

Составлено по данным: URL: <http://www.moc.gov.cn/zhuzhan/tongjigongbao/>

Площадь акватории в дельте Янцзы превышает 300 тыс. км²; береговая линия Шанхая, провинций Цзянсу и Чжэцзян, включая относящиеся к ним острова, составляет около 8200 км², что благоприятствует каботажным и международным грузовым перевозкам.

В регионе функционирует 11 морских и речных портов. В их числе — глубоководные порты Бэйлунь в Нинбо и Яншань в Шанхае, способные принимать контейнеровозы пятого и шестого поколений. Шанхайский порт является крупнейшим в мире по показателю контейнерооборота (33,6 млн ДФЭ по итогам 2013 г.³), применяемом в статистике западных стран. Конкуренцию в дельте Янцзы ему составляет порт Нинбо-Чжоушань, который в соответствии с китайской статистикой первенствует по показателям грузооборота (см. табл. 3).

Кроме того, в нижнем течении Янцзы имеются порты для контейнеровозов третьего и четвертого поколений*.

* Контейнеровозы третьего поколения вмещают до 3000 ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент), вместимость контейнеровозов четвертого, пятого и шестого поколений составляет 4000-5000, 5000-7000 и 7500-10000 ДФЭ соответственно.

Конкуренция существует не только между портами-гигантами дельты Янцзы. Большинство портов ограничивается такими традиционными функциями, как погрузочно-разгрузочные работы и транзит, они нуждаются в расширении масштабов деятельности, увеличении количества перегрузочных узлов, в углублении специализации. Случаются ситуации, при которых владелец груза не может выбрать порт, исходя из оптимального маршрута транспортировки, в результате чего возрастают суммарные издержки на логистику.

Таблица 3.

Показатели грузооборота портов дельты Янцзы (январь — ноябрь 2013 г.)

Порт	Грузооборот (млн т)	Внешнеторговый грузооборот (млн т)
Шанхай	709,94	346,06
Ляньюньган	173,99	97,32
Нинбо-Чжоушань	749,27	354,33
Нанкин	184,40	20,27
Сучжоу	418,43	100,71
Наньтун	184,16	39,96
Чжэньцзян	129,97	24,59
Ханчжоу	84,88	—
Хучжоу	144,36	0,46
Цзясин	100,86	—
Цзяньинь	115,82	13,61
Дельта Янцзы	2996,08	997,31
Доля дельты Янцзы в грузообороте портов КНР	30,7(%)	32,7(%)

По данным: URL: http://www.moc.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zhghs/201312/t20131213_1528502.html

В документе Госсовета КНР «О стимулировании ускоренного развития современной сферы услуг и передовых производственных отраслей и создания международного финансового центра в Шанхае» было указано, что для повышения эффективности портовой логистики требуется «интеграция портовых ресурсов дельты Янцзы»⁴. Иными словами, поставлена задача преобразовать соперничество между портами в отношения сотрудничества и честной конкуренции.

Воздушное сообщение

В регионе дельты Янцзы формируется многоцентровая радиальная сеть воздушных перевозок. Всего на территории Шанхая, Цзянсу и Чжэцзяна расположено 18 аэропортов; на 10000 км² приходится 0,8 аэропорта⁵. Здесь функционируют международные аэропорты Пудун и Хунцяо в Шанхае, Лукоу в Нанкине, Сяошань в Ханчжоу и др., а также аэропорты внутренних авиалиний: Бэнью в Чанчжоу, Синдун в Наньтуне, Луцяо в Тайчжоу и др.

На аэропорты в дельте Янцзы приходится треть грузооборота и 19% пассажирооборота от всех аэропортов КНР. При этом ключевую роль играют аэропорты Шанхая (на них приходится 78,9% и 57,8% грузо- и пассажирооборота аэропортов дельты Янцзы соответственно).

Воздушные гавани городов Ханчжоу, Уси, Ляньюньгана, Нинбо, Вэньчжоу непрерывно расширяются, приумножают число направлений. Тем не менее, лишь немногие аэропорты дельты Янцзы способны успешно функционировать, для многих из них характерны проблемы неэффективного управления, недостаточного прироста транспортной мощности, нерационального размещения, нехватки ресурсов. Значительная часть их терпит убытки из-за низких объемов оказанных услуг, далеких от проектной мощности.

Таблица 4.

Пассажиро- и грузооборот аэропортов дельты Янцзы (2013 г.)

Аэропорт	Пассажирооборот, тыс. чел.	Грузооборот** тыс. т
Пудун, Шанхай	47189,85	2928,53
Хунцяо, Шанхай	35599,64	435,12
Сяошань, Ханчжоу	22114,10	368,10
Лукоу, Нанкин	15011,79	255,79
Юнцян, Вэньчжоу	6595,93	59,79
Лишэ, Нинбо	5459,33	64,25
Шофан, Уси	3590,19	87,64
Бэньню, Чанчжоу	1526,61	15,25
Иу	1161,46	3,45
Гуаньинь, Сюйчжоу	1112,81	6,30
Синдун, Наньтун	675,66	21,59
Янчжоу, Тайчжоу	612,90	3,08
Луцяо, Тайчжоу	610,84	6,91
Байтабу, Ляньюньган	563,58	1,46
Путошань, Чжоушань	479,14	0,29
Ляньшуй, Хуайань	404,78	2,53
Наньян, Яньчэн	354,25	3,04
Цюйчжоу	222,07	0,77
Дельта Янцзы	143284,94	4263,87
Доля дельты Янцзы в пассажиро- и грузообороте КНР	19,0%	33,89%

* Место в рейтинге 193 аэропортов Китая по показателям пассажиро- и грузооборота

** Включает грузы и почтовые перевозки

Составлено по: URL: http://www.caac.gov.cn/i1/K3/201403/t20140324_62919.html

Автомобильные дороги

В последние годы здесь был реализован ряд крупных инфраструктурных проектов для автомобильного транспорта, важнейшие из которых: мост Сутун и мост через залив Ханчжоувань.

Первый из них, длиной чуть более 8 км, соединил (через Янцзы) города Наньтун и Сучжоу. Благодаря этому путь между Шанхаем и Наньтуном сократился до 1 часа.

Мост длиной около 36 км через залив Ханчжоувань является самым длинным трансокеанским мостом в мире. Он соединяет 2 крупнейших портовых города региона — Шанхай и Нинбо. В результате расстояние между этими городами сократилось до 120 км. Строительство моста существенно разгрузило скоростные магистрали Шанхай — Ханчжоу и Ханчжоу — Нинбо, а также перераспределило функции городов в регионе: благодаря сократившемуся расстоянию до Шанхая Нинбо вошел в число суб-центральных городов дельты Янцзы (к которым также относятся Нанкин, Ханчжоу и Сучжоу).

Протяженность автодорог с твердым покрытием в дельте Янцзы превышает 262 тыс. км, из них 7,8 тыс. км приходится на скоростные шоссе (см. табл. 4). Плотность автодорог 16-ти городов Золотого треугольника Янцзы более чем вдвое превышает средний показатель по КНР⁶.

Таблица 5.

Протяженность транспортных путей в регионе дельты Янцзы (на 2009 г.), км

	Шоссейные дороги	Скоростные шоссе	Железные дороги	Внутренние водные пути
Шанхай	11671	768	317,7	2226
Цзянсу	143803	3755	1655,6	24224
Чжэцзян	106952	3298	1678,2	9703
Дельта Янцзы	262426	7821	3651,5	36153
Доля региона в общей протяжен- ности путей по КНР (%)	6,8	12	4,3	29,2

Источник: *Фаньчан саньцзяо дицуй цзинцзи фачжань баогао, 2010–2011 [Доклад об экономическом развитии «расширенного» региона дельты Янцзы, 2010–2011] / Гл. ред. Ван Чжэнь. Шанхай: Жэньминь чубаньшэ, 2011. С. 62.*

Железные дороги

В начале XXI века Восточный Китай покрыла плотная сеть железных дорог, в том числе высокоскоростных. Железнодорожный транспорт в дельте Янцзы продолжает развиваться высокими темпами. Задачи и цели его развития определены в «Плане сети железных дорог на средне- и долгосрочную перспективу», утвержденном в 2004 г. Госсоветом КНР. Согласно данному документу, к 2020 г. сеть железных дорог должна связать все основные города и поселки региона дельты Янцзы⁷.

Плотную сеть железнодорожного сообщения формируют междугородные линии скоростных трасс: Шанхай — Ханчжоу, Шанхай — Нанкин (часть Пекин-Шанхайской высокоскоростной железной дороги), Ханчжоу — Нинбо, Нинбо — Вэньчжоу, Ханчжоу — Нанкин, Шанхай — Наньтун; а также железнодорожные линии Ляньюньган — Яньчэн, Чжэньцзян — Тайцан (Чжэньнань), Хуайань — Янчжоу — Чжэньцзян. Ряд новых линий железных дорог, преимущественно высокоскоростных, в настоящее время — в процессе разработки или строительства.

Развитие скоростного железнодорожного транспорта способствует углублению региональной интеграции, т.к. большинство городов дельты Янцзы находятся в 1–2 часах езды от Шанхая и провинциальных центров региона. Шанхай, Ханчжоу и Нанкин образуют «железнодорожный золотой треугольник Янцзы».

Таблица 6.

Пассажиро- и грузооборот железных дорог дельты Янцзы (2010 г.)

	Пассажирооборот (млн чел.)	Грузооборот (млн т)
Шанхай	51,61	9,41
Цзянсу	91,67	65,63
Чжэцзян	70,24	37,62
Дельта Янцзы	213,52	112,66
Доля в грузо- и пассажирообороте КНР (%)	14,0	3,4

Источник: *Фаньчан саньцзяо дицуй цзинцзи фачжань баогао, 2010–2011 [Доклад об экономическом развитии «расширенного» региона дельты Янцзы, 2010–2011] / Гл. ред. Ван Чжэнь. На дельту Янцзы приходится 14% пассажирооборота железных дорог Китая. Однако по показателям грузооборота (см. табл. 6.) железнодорожное сообщение значительно уступает автодорожному и водному. Шанхай: Жэньминьчубаньшэ, 2011 С. 63–64.*

Роль государства

По объемам грузо- и пассажирооборота в дельте Янцзы лидирует автодорожный транспорт, при этом его показатели составляют лишь 9 и 13% грузо- и пассажирооборота КНР в целом. Важную роль в грузовой логистике играют порты и водные виды транспорта дельты Янцзы, они обслуживают около трети грузооборота портов и водного сообщения КНР. Развитие железнодорожного транспорта повышает мобильность населения, по пассажирообороту железнодорожный транспорт уступает лишь автодорожному.

Транспортные ведомства различных уровней, от государственного до местного, поощряют создание и развитие в дельте Янцзы скоростных шоссе, железных дорог и портов. В «Руководстве по дальнейшему открытию и реформам и социально-экономическому развитию региона дельты Янцзы» Госсовета КНР отмечена необходимость совершенствования комплексной транспортной системы региона и перечислены основные задачи развития инфраструктуры автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного видов транспорта. Транспортные ведомства Шанхая, провинций Цзянсу и Чжэцзян принимают совместные планы и программы по развитию транспортной инфраструктуры, интеграции дорожного строительства и перевозок в регионе. Принятая в 2009 г. «Программа сотрудничества по дорожной интеграции в регионе дельты Янцзы» включает создание здесь единой системы пассажирских перевозок, единой логистической сети, единой системы послепродажного сервиса и технического обслуживания автомобилей⁸.

«Порт развивает город»

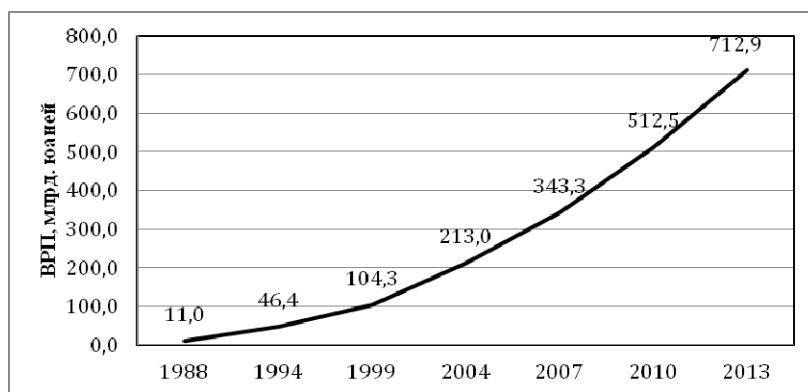


График 1. ВРП Нинбо 1988–2013 гг.

Составлено по: 2012 нянь шуайсянь цзибэнь шисянь сянь дайхуа дэ чансаньцзяо (Чансань цзяо лань пишу) [Дельта Янцзы во главе базового осуществления модернизации в 2012 г. (Синяя книга дельты Янцзы)] / Ред. Лю Чжибяо. Пекин: Шэхуэй кэсюе вэньсянь чубаньшэ, 2012. С. 277. URL: <http://www.elivecity.cn/html/jingjifz/2457.html>

Показательный пример влияния государственного инфраструктурного планирования на региональную экономику: стратегия «порт как средство развития города», которую принял в 1992 г. горком КПК в Нинбо. В рамках этой стратегии было завершено строительство второй очереди порта Бэйлунь, запущено строительство третьей очереди рудного транзитного причала 200-тонного класса, начато сооружение четвертой очереди порта Бэйлунь, призванной увеличить пропускную способность порта⁹.

В 1999 г. Госсовет КНР утвердил «Генеральный план города Нинбо», определив его как важный портовый город Юго-Восточного Китая, а также экономический центр южной части региона дельты Янцзы¹⁰. Опорой и двигателем роста экономики Нинбо стали припортовые отрасли промышленности, нефтепереработка, электроэнергетика, судостроение, производство химического сырья и химикатов. Реализация стратегии «порт как

средство развития города» способствовала ускорению темпов экономического роста Нинбо: городу потребовалось лишь 11 лет для преодоления отметки ВРП 100 млрд юаней; увеличение ВРП со 100 до 200 млрд юаней заняло 5 лет, а с 300 до 500 млрд юаней, как и с 500 до 700 млрд юаней — всего по 3 года (см. график 1).

Выводы

Реализация крупных проектов в сфере транспортной инфраструктуры не только расширила сеть путей сообщения, но и, можно сказать, сократила расстояние между городами дельты Янцзы. Одна из задач развития транспортной инфраструктуры — расширение границ зоны 1–2 часовой доступности от центральных городов региона. Благодаря реализации крупных инфраструктурных проектов все больше городов входит в эту зону, что способствует углублению региональной интеграции и фактическому размытию границ между административными субъектами региона.

В настоящее время транспортная инфраструктура дельты Янцзы отвечает потребностям экономики региона, система путей сообщения достаточно развита, чтобы способствовать слиянию экономик Шанхая, провинций Цзянсу и Чжэцзян, а также стимулировать рост ВРП. Транспортная система дельты Янцзы образует конкурентное преимущество региона, для объектов его транспортной инфраструктуры региона характерно оптимальное размещение, что обеспечивает эффективное и удобное движение людского, товарного, финансового и информационного потоков.

1. Плотность населения Шанхая, Цзянсу и Чжэцзяна в 5 раз превышает уровень КНР. URL: <http://news.sina.com.cn/o/2008-04-18/125613758238s.shtml>.
2. Источник: Цзюэцижундэ ланьсэ цзинци: Шанхай хайян цзинци фуу чансань цзяо фачжань [Голубая экономика в стадии подъема: морская экономика Шанхая служит развитию региона дельты Янцзы] / Гл. ред. Юй Хуншэн. Шанхай, Гэчжи чубаньшэ, Шанхай жэньминь чубаньшэ, 2012 г. С. 19.
3. Порт Шанхая остается лидером. URL: <http://www.tks.ru/logistics/>. С. 19.
3. Порт Шанхая остается лидером. URL: <http://www.tks.ru/logistics> 2014/01/09/0007.
4. «О стимулировании ускоренного развития современной сферы услуг и передовых производственных отраслей, а также создания международного финансового центра в Шанхае». URL: http://www.gov.cn/zwggk/2009-04/29/content_1299428.htm.
5. Источник: Чанцзян саньцзяочжоу фачжань баогао: цзинци цзэнчжан хэчэн шихуа цзиньчэн 2005 [Доклад о развитии региона дельты Янцзы: экономический рост и ход урбанизации 2005]. Дандай Шанхай яньцзюсо. Шанхай, Шанхай жэньминь чубаньшэ. 2005, с. 8.
6. Источник: 2011 чжунго цюйюй цзинци фачжань баогао — цунчан саньцзяо дао фаньчан саньцзяо: цюйюй чанье тидуч жуаньдэ лилунь юй шичжэн яньцзю [Доклад об экономическом развитии регионов Китая в 2011 г. — от Золотого треугольника Янцзы к «Расширенному» треугольнику Янцзы: исследование теории и практики постепенного переноса производств региона]. Шанхай, Шанхай цайцзин дасюе цюй юй цзинци яньцзю чжунсинь. Шанхай цайцзин дасюе чубаньшэ, 2011, с. 55.
7. Описание «Плана сети железных дорог на средне- и долгосрочную перспективу» 2004 г. URL: http://www.gov.cn/ztl/2005-09/16/content_64413.htm. План, откорректированный ГКРР в 2008 г. URL: http://jtyss.ndrc.gov.cn/fzgh/200906/t20090605_284526.html.
8. Программа сотрудничества по дорожной интеграции в регионе дельты Янцзы. URL: <http://jpkc1.zjvtit.edu.cn/ysgl/Informationshow.asp?ID=99>.
9. Источник: 2012 нянь шуайсань цибэнь шисянь сяньдайхуадэ чансаньцзяо (Чансаньцзяо лань пишу) [Дельта Янцзы во главе базового осуществления модернизации в 2012 году (Синяя книга дельты Янцзы)] / Гл. ред. Лю Чжибяо. Пекин: Шэхуэй кэсюе вэньсянь чубаньшэ, 2012. С. 277.
10. Подъем города Нинбо благодаря порту. URL: http://gtob.ningbo.gov.cn/art/2008/10/6/art_10361_583218.html.