



НА ПУТИ К ОЛИМПУ

Существенное китайское влияние на глобальный рынок международных морских перевозок сейчас воспринимается многими как само собой разумеющееся. Однако для того, чтобы достичь такого результата, Китайской Народной Республике потребовалось семь десятилетий последовательного развития отрасли. В настоящее время морской транспорт КНР представляет собой огромный и отлаженный механизм, который лишь частично копирует достижения западной индустрии морских перевозок. При этом ключевые элементы, определяющие характер его деятельности, сохраняют национальную аутентичность.

Андрей Нелогов

В момент создания КНР было невозможно представить, что флоту Поднебесной предстоит оказывать существенное влияние на мировой рынок морских перевозок. Однако это произошло в результате целенаправленной политики со стороны государства и активности частного бизнеса.

1 ноября 1949 года было образовано Министерство коммуникаций. В это время флот КНР состоял из 77 судов

вместимостью более 1000 GRT, по большей части находящихся в немореходном состоянии. Фактически он был меньше флота, который находился в распоряжении советского правительства сразу после окончания Гражданской войны. Каким бы ресурсом для начала самостоятельной работы в стране отсутствовали. В такой ситуации, правительством был выбран вариант развития национального флота через сотрудничество с судоходными предприятиями социалистических стран. 15 июня 1951 года было объявлено о создании совместного китайско-польского предприятия «Чиполброк» (Chipolbrot), которое стало крупнейшим и наиболее успешным из совместных предприятий. Оно продолжает работу и в настоящее время.

По примеру Советского Союза в 1955 году в КНР был создан аналог «Совфрахта» – Китайская национальная корпорация по фрахтованию тоннажа «Синочарт» (China National Chartering Corp.), которая стала осуществлять деятельность от имени и по поручению Китайской национальной внешнеторговой транспортной корпорации «Синотранс» (China National Foreign Transport Corp.).

За период с 1952 по 1958 год объем международных перевозок морского

транспорта КНР вырос в пять раз и достиг 11,6 млн тонн. Тем не менее, лишь 20% от этого объема было перевезено на китайских судах. 1957-1958 гг. были отмечены обострением борьбы между китайским правительством и морскими линейными конференциями – объединениями судоходных компаний, преимущественно из «развитых» капиталистических государств. Правительство КНР запретило применение конференционных тарифов на территории страны и добилось временного снижения линейных ставок фрахта на 30%.

Однако давление со стороны правительства КНР на иностранных судовладельцев не могло предоставить серьезных и долгосрочных гарантий для развития китайской внешней торговли. Поэтому в апреле 1961 года была организована национальная морская судоходная корпорация COSCO (China Ocean Shipping Corp.). Этот шаг обозначил начало новой политики в области морского судоходства. От фрахтования иностранных судов китайское правительство перешло к активной покупке флота. Уже в 1975 году национальный морской торговый флот имел суммарный дедвейт около 5 млн тонн, а 70% внешнеторговых грузов КНР перевозилось на судах под китайским флагом.



Качественное улучшение состава флота привело к возникновению и развитию линейных перевозок. 26 сентября 1978 году COSCO открыла первую линию между Шанхаем и Сиднеем, Австралия.

За два последующих десятилетия национальный флот КНР вырос в семь раз, и к середине 1990-х годов его дедевит достиг 36 млн тонн. Если в 1975 году морской флот КНР занимал лишь 23 место в мире по тоннажу, то в 1984 году он находился на девятом месте, а в 1999 году поднялся на пятое место.

Современные китайские судоходные компании - COSCO и CSCL - хорошо известны. Однако, это только крупнейшие компании. В сегменте контейнерных перевозок на объединенный флот COSCO Shipping Lines приходится 75% от общего количества контейнерной вместимости национального флота. Всего же, по состоянию на сентябрь 2017 года, в составе флота КНР находилось 5206 судов суммарным дедевитом 165,4 млн тонн или около 9% мирового флота. Статистика ЮНКТАД рассматривает отдельно флот Гонконга - 1532 судна дедевитом 93,6 млн тонн. Совместная доля флота КНР и Специального административного района КНР

в мировом торговом флоте составляет около 14%. Для сравнения: морской торговый флот РФ (по состоянию на начало 2018 года) насчитывал 1341 судно общим дедевитом 21,1 млн тонн или 1% мирового тоннажа.

Путь в тысячу шагов

Краткий обзор истории торгового флота КНР показывает, что этапы развития морского флота совпадают с этапами развития самого государства - с 1949 по 1977 гг. (от образования до завершения культурной революции), с 1978 по 2001 гг. (период политики «открытых дверей» до вступления во Всемирную торговую организацию), с 2001 года по настоящее время (период развития после вступления в ВТО).

Реформы в области морского транспорта на втором и третьем этапах осуществлялись в несколько последовательных шагов. В 1978-1984 гг. произошло укрепление государственных предприятий, были созданы внешние условия повышения их рентабельности. В 1984-1986 гг. реформирована

система налогов и сборов применительно к морскому транспорту. В 1987-1991 гг. изменилась система ответственности сторон при осуществлении перевозок морским транспортом, повсеместно стали использоваться договорные отношения (контракты) между предприятиями различной формы собственности. В 1991-1995 гг. была модернизирована система оперативной деятельности судоходных предприятий. С 1995 года деятельность китайских компаний осуществляется на базе современной модели, характерной для большинства глобальных перевозчиков. С 1998 года Министерство коммуникация КНР отказалось от прямого участия в деятельности COSCO. Одновременно произошло слияние COSCO и Foreign Shipping Group, относившейся к Министерству внешней торговли КНР. С этого времени COSCO работает независимо от Министерства коммуникаций (затем Министерства транспорта) и Министерства внешней торговли. Тем не менее, государство оставляет в своих руках действенные инструменты влияния на национальные компании.

Свежий ветер

После объединения в 2016 году COSCO и China Shipping Group (CSG) в мировом морском транспорте возникла ещё одна доминанта. Сейчас даже специалисту в области морского транспорта сложно охватить взглядом активы COSCO Shipping, которые появились в результате этого объединения. На реализацию масштабного проекта правительство КНР выделило 60 млрд юаней (8,7 млрд долларов США).

Нынешняя COSCO Shipping - это высокотехнологичный индустриальный кластер, включающий более десяти крупных компаний, каждая из которых входит в число мировых лидеров в своем сегменте бизнеса. Потребность в консолидации активов COSCO и CSG следовала из логики развития мирового рынка морских перевозок. При создании кластера была реализована схема «6+1» - судоходство (shipping), морские перевозки (shipping services), судостроение, логистика, финансы, недвижимость, IT-технологии.

Слоган объединенной COSCO Shipping - Weareready («Мы готовы»), по сути является заявлением КНР о готовности занять лидирующее место в мировом судоходстве.



COSCO Shipping Lines

Судовладелец и контейнерный оператор, осуществляющий управление флотом судов-контейнеровозов. Суммарная контейнерная вместимость флота составляет около 1,6 млн TEUs. В настоящее время занимает четвертое место в мире (после Maersk Line, MSC, CMA CGM) и контролирует 7,5% мирового рынка контейнерных перевозок. К концу 2018 года собственный флот компании достигнет 2,0 млн TEU, а поглощение другого китайского контейнерного оператора – OOCL – ещё более укрепит позиции COSCO Shipping Lines.

COSCO Shipping Bulk

Новая компания, которая оперирует крупнейшим в мире флотом для перевозки насыпных и навалочных грузов. В её составе более 380 судов общим дедвейтом около 35 млн тонн.

COSCO Shipping Energy Transportation

Оперирует танкерным флотом из 120 судов дедвейтом около 18 млн тонн. Является мировым лидером в этом сегменте морских перевозок.

COSCO Shipping Specialized Carriers

Управляет флотом из 150 специализированных сухогрузных судов, в том числе универсальных судов для перевозки генеральных грузов, судов для перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов, судов типа ро-флоу, ро-ро, лесовозов и асфальтовозов, судов усиленного ледового класса.

COSCO Shipping Ports Ltd.

Портовый и терминальный оператор, управляющий 46 контейнерными терминалами, расположенными в разных точках мира с суммарной контейнерной вместимостью около 90 млн TEU. Его рыночная доля - 11,6%.

COSCO Shipping Holdings

Инвестиционная компания, деятельность которой преимущественно связана с контейнерными активами.

COSCO Shipping Int. (Hong Kong)

Предоставляет услуги, связанные с судоходством. Среди них продажа и покупка судов, судовое снабжение, производство и продажа судовых красок и специальных покрытий, бункеровка судов.

COSCO Shipping Financial Holding

Новая компания, предоставляющая различные финансовые услуги, в том числе лизинг судов, инвестиции, страхование, финансовое управление и т.д.

COSCO Shipping Development

Контейнерный оператор, который также оказывает финансовые услуги: лизинг (судов, контейнеров), финансирование цепи поставок товаров, страхование, инвестиции в объекты логистической инфраструктуры.

COSCO Shipping (South East Asia) Pte. Ltd.

Новая компания, управляющая подконтрольными структурами в Юго-Восточной Азии.

COSCO Shipping Heavy Industry

Новая компания, в которую входят 13 судостроительных верфей и более 20 сервисных фирм, способных обеспечить ремонт до 1500 судов ежегодно.

COSCO Shipping Captive Insurance

Новая компания, оказывающая услуги страхования всем предприятиям COSCO и аффилированным структурам. Это первая в КНР фирма, которая управляется «посторонней» для страхового бизнеса организацией.

COSCO Shipping Logistics

Новая компания, предоставляющая услуги в сфере транспортной логистики.

Основные активы COSCO Shipping

