

Ю. Ю. Козырева¹, Ван Гуй Сэнь²

Московский государственный университет пищевых производств, Москва, Россия,

¹kozireva@mgupp.ru, ²577087514@qq.com

СТАТИСТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ДИНАМИКИ И СТРУКТУРЫ ОБЪЕМА ОКАЗАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ НАСЕЛЕНИЮ КИТАЯ

В данной статье анализируется динамика и структура объема транспортных услуг Китая. Транспортные перевозки начали массово развиваться в 1949 г. после образования КНР. Транспортная отрасль является базовой, стратегической отраслью страны, а также прочной гарантией производственного и социально-экономического развития. В результате проведенного исследования было установлено значительное увеличение объемов как пассажироперевозок, так и грузоперевозок, что связано с экономическим подъемом страны и взрывным развитием инфраструктуры.

Ключевые слова: грузоперевозки, транспорт, транспортные грузоперевозки, тенденции, анализ

Y. Kozyreva¹, Wang Gui Sen²

Moscow State University of Food Production, Moscow, Russia,

¹kozireva@mgupp.ru, ²577087514@qq.com

STATISTICAL ANALYSIS OF THE DYNAMICS AND STRUCTURE OF THE VOLUME OF PROVIDING TRANSPORTATION SERVICES TO THE POPULATION OF CHINA

This article analyzes the dynamics and structure of the volume of transport services in China. Transportation began to develop en masse in 1949 after the formation of the China. As a result of the study, a significant increase in both passenger and freight traffic was established, which is associated with the economic rise of the mill and the explosive development of infrastructure.

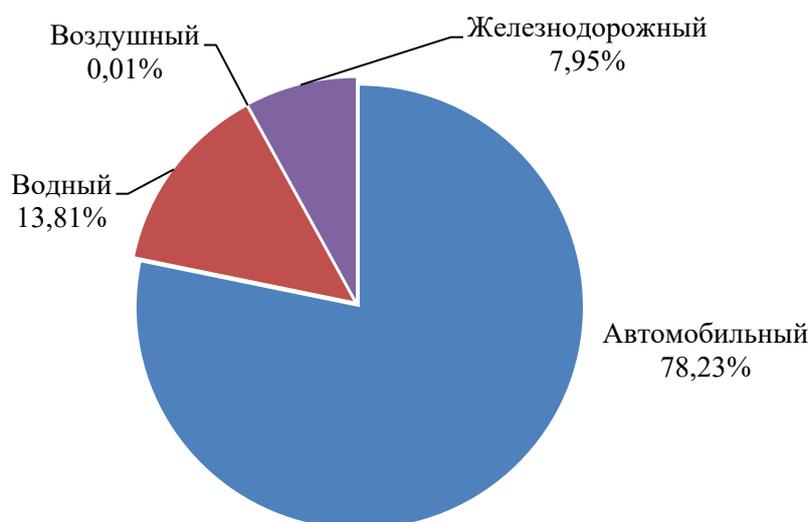
Keywords: cargo transportation, transport, transport cargo transportation, trends, analysis

Исследуемая тема актуальна, т. к. развитие транспорта очень важна для быстрорастущей экономики Китая. Перевозку грузов осуществляют не только предприятия автомобильного транспорта, для которых основным видом деятельности являются грузоперевозки на коммерческой основе, но и предприятия других видов экономической деятельности, осуществляющие, как правило, перевозки грузов, связанные с технологическим процессом производства.

Обращение к научным публикациям в области развития транспорта Китая, приводит нас к незначительному количеству работ, в частности можно выделить таких авторов как Л. Н. Жилина [1], Н. Д. Хаитова [3] и М. Glantz [5]. Также стоит указать на работу коллектива авторов под руководством О. Б. Иванова [2], в которой раскрываются методологические аспекты статистического изучения деятельности железнодорожного транспорта. Основываясь на выделенных исследованиях, проведем анализ динамики грузоперевозок и пассажироперевозок в Китае за период, охватывающий 1941–2018 гг.

Для формирования набора данных, необходимых нам для проведения исследования, были использованы официальные данные, предоставляемые National Bureau of Statistics of China (<http://www.stats.gov.cn/english/>).

Общеизвестно, что в течение 1991–2019 гг. экономика Китая, включая транспортную отрасль, быстро развивалась и достигла значительных успехов. Для оценки величины роста и структуры транспортных услуг обратимся к сведениям, приведенным на рисунке.



Структура объемов перевозок грузов Китая в 2019 г.

Источник: разработано авторами на основе сведений Национального статистического бюро Китая.

В 2019 г. общий объем грузоперевозок Китая достиг 47,06 млрд т, а наибольшая доля перевозок всех видов грузов пришлась на автомобильный транспорт – 78,23 %, за ним следуют водный транспорт – 13,81 %, железнодорожный – 7,95 %. В 2019 г. общий объем грузоперевозок Китая достиг 47,06 млрд т. Транспортная отрасль гражданской авиации Китая все еще находится в стадии развития, но количество грузовых самолетов невелико, что привело к тому, что объем грузов гражданской авиации в 2019 г. составляет всего 0,01 % (табл. 1).

Таблица 1

Пассажиропотока в Китае по видам транспорта, млн чел.

Год	Железная дорога	Автотранспорт	Водный	Гражданская авиация	Общий итог
1949	102,97	18,09	15,62	0,27	136,95
1959	479,72	325,69	106,26	0,16	911,83
1969	520,4	562,66	155,31	0,22	1238,59
1979	863,89	1786,18	243,6	2,98	2896,65
1989	1138,05	6445,08	317,78	12,83	7913,74
1999	1001,64	12 690,04	191,51	60,94	13 944,13
2009	1524,51	27 790,81	223,14	230,52	29 768,98
2018	1893,37	35 570,10	257,52	319,36	38 040,35

Источник: разработано авторами на основе сведений Национального статистического бюро Китая.

Анализируя таблицу, можно сказать, что в период 1941–2018 гг. железнодорожный, автомобильный, водный транспорты и гражданская авиация Китая в целом сохраняли тенденцию роста. Среднегодовые темпы роста пассажиропотока автомобильного и гражданского авиационного транспорта самые высокие, среднегодовые темпы роста пассажиропотока водного транспорта самые низкие [4]. В первые дни основания КНР и после начала политики реформ и открытости, средние темпы роста пассажиропотока различных видов транспорта были высокими, и экономическое развитие оказало значительное влияние на пассажирские перевозки.

С 1949 г. в Китае в разной степени были развиты различные виды пассажирского транспорта, из которых наиболее быстро развивались автомобильные дороги. Количество водителей за 70 лет увеличилось в 1966 раз, за ними следом гражданская авиация, железнодорожный и водный транспорт. В первые дни основания КНР железнодорожный пассажирский транспорт, как основной вид транспорта, составлял 78,23 % доли рынка. Автомобильный, гражданский авиационный и водный транспорт развивались медленно. Однако с непрерывным развитием смешенной экономики Китая доля автомобильных пассажирских перевозок увеличивалась, особенно после начала политики реформ и открытости в Китае (эта закономерность в основном присуща рыночной экономике). С улучшением национальной экономической мощи доля автомобильных пассажирских перевозок увеличилась с 13,21 % в 1949 г. до 93,51 % в 2018 г., в результате данный вид транспорта стал доминирующим при перевозке пассажиров. Хотя пассажиропоток железнодорожного и водного транспорта из года в год увеличивался, но доля общего пассажиропотока постепенно снижалась, коэффициент пассажиропотока демонстрировал тенденцию к снижению. Благодаря большой масштабной базе железнодорожного пассажирского транспорта пассажиропоток значительно больше по отношению к водному транспорту и авиации. Поэтому железнодорожный пассажирский транспорт по-прежнему занимает важное место в пассажирском транспорте. С ростом уровня жизни граждан КНР растут требования к транспортным услугам, комфорту, вариантам направлений и др., что привело к увеличению доли авиапассажирских перевозок. Водный транспорт показал тенденцию к снижению, что связано с низкой скоростью передвижения и ограниченностью транспортных путей.

Как видно из табл. 2, развитие структуры грузовых перевозок Китая имеет следующие характеристики: среднегодовые темпы роста объема грузоперевозок по пяти видам транспорта в целом демонстрируют тенденцию к росту. В начале основания Китайской Народной Республики в 1949 г. объем автомобильных перевозок Китая составлял 79,63 млн т, к концу 2018 г. достиг 31 884,75 млн т. Всего за несколько десятилетий объем автомобильных перевозок увеличился почти в 400 раз. Из-за своих низких транспортных затрат железная дорога и водные перевозки грузов (большого объема, низкого энергопотребления и ряда незаменимых преимуществ) продолжают играть важную роль.

Таблица 2

Объем перевозок грузов различными видами транспорта в Китае, млн т

Год	Железная дорога	Автотранспорт	Водный	Гражданская авиация	Трубопроводный транспорт
1949	55,89	79,63	25,43	0,02	–
1959	544,1	699,32	285,71	0,03	–
1969	531,2	491,15	216,85	0,03	–
1979	1118,93	3710,36	432,29	0,08	113,42
1989	1514,89	7337,81	874,93	0,31	156,41
1999	1675,54	9904,44	1146,08	1,7	202,32
2009	3333,48	21 278,34	3189,96	4,46	445,98
2018	3904,38	31 884,75	4587,05	5,45	612,38

Источник: разработано авторами на основе сведений Национального статистического бюро Китая.

Среднегодовые темпы роста грузовых перевозок на пяти видах транспорта были относительно большими в начале основания КНР, в то время как рост в средний период был медленным. Это совпадает с национальными условиями и социально-экономическим развитием страны.

Стоит отметить, что с началом индустриального периода и бурного социально-экономического развития, в целях поддержания устойчивого экономического роста, фактически заново была создана транспортная инфраструктура, были построены порты, железные дороги, аэропорты, автомобильные дороги. В целях повышения эффективности транспорта, снижения транспортных издержек и энергопотребления возник и бурно развивается интегрированный транспорт, что обусловлено рядом требований, предъявляемых потребителями в постиндустриальную: безопасность, комфорт, бесшовность перемещения, интуитивно понятная логистика, увеличение вариантов (типов) транспорта, рост скорости передвижения.

Подводя итог проведенного исследования, можно сделать вывод, что транспорт грузоперевозок необходим для Китая, поэтому он столь быстро развивается.

Список использованных источников

1. *Жилина, Л. Н.* Особенности развития приграничного сотрудничества России и Китая / Л. Н. Жилина // Азимут научных исследований: экономика и управление. – 2016. – Т. 5, № 4 (17). – С. 159–163.
2. Исследование динамики основных показателей работы железнодорожного транспорта России и направления его развития / О. Б. Иванов [и др.] // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. – 2015. – № 5. – С. 89–103.
3. *Хаитова, Н. Д.* Анализ статистики внешней торговли России и Китая / Н. Д. Хаитова, К. О. Лебягин // Скиф. Вопросы студенческой науки. – 2019. – № 6 (34). – С. 44–47.
4. *Яковенко, Л. И.* Статистика / Л. И. Яковенко, А. В. Лосева. – Новосибирск : Новосибирский гос. техн. ун-т., 2016. – 276 с.
5. *Glantz, M.* China's one belt one road (obor) initiative and the coronavirus pandemic / M. Glantz // Post-Soviet Issues. – 2020. – Т. 7, № 2. – С. 120–129.