

PORTI DELLA CINA

INDICE :

Pag 2 :	Shanghai
Pag 6 :	Dalian
Pag 12 :	Guangzhou
Pag 15 :	Tianjin
Pag 19 :	Qingdao
Pag 24 :	Ningbo

PORTO DI SHANGHAI

Informazioni generali

Il Porto di Shanghai è il più grande della Cina e copre un'area di 3600 km². A partire dagli anni 80 è diventato un porto di primo ordine a livello mondiale con una capacità di trasporto di oltre 100 milioni di tonnellate di merci l'anno.

Grazie alla costruzione del Waigaoqiao Wharf, al Trough Project per un canale trasportatore e alla ricostruzione di parte delle vecchie banchine lungo il fiume Huangpu, il Porto di Shanghai diventerà ancor di più un hub intercontinentale per il trasporto di container. Collocato al centro delle rotte commerciali costiere cinesi, è un porto ampio e polifunzionale tuttavia ha un inconveniente piuttosto grave per quanto riguarda l'accessibilità. L'accesso alle navi è infatti reso difficile dalla profondità delle acque e anche dopo lavori di dragaggio navi con una stazza superiore alle 6000 TEUs possono incontrare difficoltà per entrare nel porto.

Il Ningbo's Beilungang può essere un aiuto supplementare al porto di Shanghai per l'attracco di grandi navi container.

Lo Shanghai Container Terminals (SCT), una joint venture creata dalle autorità portuali di Shanghai e dalla Hutchison Whampoa Ltd, possiede e gestisce tutti i servizi per le navi container del porto di Shanghai.

Traffico marittimo

Shanghai ha già disegnato rotte marittime commerciali con più di 1100 porti di 200 paesi e regioni del mondo. Per quanto riguarda le rotte oceaniche, le mete più importanti sono Hong Kong, Taiwan, Repubblica Coreana, Giappone, il sudest asiatico, l'Australia, Israele, il Mediterraneo, l'Europa nordoccidentale, il Sudafrica, l'America del sud e le coste orientali e occidentali degli Stati Uniti.

Le rotte costiere collegano Shanghai con i principali porti della costa da nord a sud e le tratte fluviali consentono di raggiungere molti porti del fiume Yangtze. Altre tratte fluviali interne consentono il collegamento con i porti di Jiangsu, Zhejiang e le province Anhui.

Collocazione geografica

Posizione : 31°06'32" latitudine nord e 121°32'39" longitudine est. È situato all'incrocio fra la "gold cost" cinese e la "golden waterway" ovvero il fiume Yangtze.

Canali : profondità 7 metri, lunghezza 67,2 chilometri.

Temperatura : media annuale di 15,3 gradi. La temperatura più alta è di 40,2 gradi, la più bassa -12,1 gradi

Venti: vengono generalmente da sud-est. Venti forti soffiano da nord-est, le trombe d'aria più violente raggiungono il 10° grado e viaggiano alla velocità di 43,9 metri al secondo.

Precipitazioni: le precipitazioni annuali raggiungono i 1.143 mm con una media

annuale di 129 giorni di pioggia.

Ghiaccio: il porto è libero dai ghiacci per tutto l'anno.

Nebbia: media annuale di 25,5 giorni, di solito in autunno e in inverno e dalle dieci della sera fino alla mattina presto.

Idrologia: la marea equinoziale e di quadratura cambiano ogni mezza giornata con il livello dell'acqua che passa dai 5,74 metri al livello più alto ai 1,12 del livello più basso.

Hinterland: il porto serve la municipalità di Shanghai e le province dello Jiangsu, Zhejiang, Anhui, Jiangxi, Hunan, Hubei, Sichuan.

Comunicazioni

Il fiume Changjiang collega il porto con le province interne e la sua posizione costiera centrale dà accesso a tutti i porti cinesi da nord a sud. Le linee ferroviarie Beijing - Shanghai, Shanghai - Hangzhou e Zhejiang - Jiangxi lo collegano con la rete nazionale ferroviaria. La rete autostradale si estende verso l'esterno in tutte le direzioni e sono in costruzione nuovi ponti per collegare meglio le varie zone portuali.

Progetti di sviluppo

È in programma il dragaggio del fiume Changjiang a una profondità di 12,5 metri per accogliere navi di 5.500 TEUs entro il 2005.

Nuovi posti di ancoraggio sono stati costruiti a Waigaoqiao all'interno della Pudong Development Zone.

La Luoqing Coal Terminal Project è coinvolta nella costruzione di due banchine di scarico merci per navi sopra le 35.000 tonnellate e quattro di carico per navi che non oltrepassino le 20.000 tonnellate.

Un deep water port per navi container di terza e quarta generazione sarà costruito a Jinshanzui nella parte sud di Shanghai

La World Bank ha fornito prestiti per sviluppare due banchine per navi che trasportano carbone con stazza superiore alle 35.000 tonnellate e quattro per navi che trasportano grano con stazza di oltre 50.000 tonnellate.

Alcuni dati

Il porto di Shanghai è destinato a diventare il più grande del mondo dopo quello di Singapore con un traffico annuale che raggiungerà i 250 milioni di tonnellate entro la fine dell'anno.

Ha fatto registrare un record di traffico di 125 milioni di tonnellate di cargo nei primi 6 mesi dell'anno, il 17,6% in più dello scorso anno. Il suo traffico annuale raggiungerà 250 milioni di tonnellate avvicinandosi ai livelli di Singapore.

Il numero di container controllati dal porto di Shanghai è stato di 3,84 milioni nella prima metà dell'anno, il 30,9% in più dell'anno passato.

Le autorità portuali stimano che si portanno raggiungere gli 8 milioni di container standard entro la fine di questo anno, avvicinandosi ai valori del porto di

Kaohsiung, il quarto del mondo per volume di container.

Per migliorare ulteriormente il suo status di centro internazionale marittimo, Shanghai sta programmando di investire 7 miliardi di yuan in costruzioni portuali nel periodo 2001-2005. Oltre l'80% degli investimenti sarà utilizzato per costruire nuovi porti container o per espanderne altri.

Si prevede che per il 2003 il porto di Shanghai avrà una capacità di 10 milioni di container.

Relazioni commerciali internazionali

Il porto di Shanghai ha fatto registrare una crescita considerevole nelle importazioni e nelle esportazioni dall'Europa e dagli USA in questi 11 mesi.

Le statistiche della dogana hanno mostrato che sono stati importati beni per 11,95 miliardi di dollari e 6,22 miliardi di dollari, rispettivamente il 28% e il 17,2% in più dello scorso anno.

La crescita delle esportazioni invece è stata più lenta con le esportazioni verso Europa e Stati Uniti entrambe pari a 13 miliardi di dollari e un aumento rispettivamente del 12,5% e 11,1%.

Le esportazioni cinesi verso il più importante mercato d'oltremare, il Giappone, sono cresciute del 10,1% a un valore di 13,64 miliardi di dollari.

Secondo gli esperti le esportazioni del porto verso questi tre mercati si aggireranno attorno al 10% a causa di una domanda di mercato al momento scarsa. Il valore totale dei circuiti integrati e di componenti microelettriche è stata di 3,21 miliardi di dollari, il 40% in più dello scorso anno e l'acciaio importato ha avuto un valore pari a 1,36 miliardi di dollari, il 9,8% in più dello scorso anno.

Le esportazioni di Shanghai verso Europa, Giappone, Stati Uniti, e Hong Kong sono cresciute rispettivamente del 16,5%, 27,25%, 13,7% e 28%.

Per quanto riguarda gli investimenti stranieri, 1.239 sono stati i progetti approvati dalla municipalità per un valore di 4,03 miliardi di dollari, il 44,1% in più dello scorso anno.

Il valore dei prodotti high-tech esportati è cresciuto del 28,35% rispetto all'anno passato mentre macchinari e prodotti elettronici costituiscono il 52,7% del totale delle esportazioni.

A questo capitolo sul commercio internazionale del porto di Shanghai è necessario aggiungere alcune annotazioni sull'economia della città.

L'output industriale annuale è la metà di quello nazionale, il 99% del commercio di beni stranieri passa per il porto e il traffico annuale di passeggeri e merci è il primo del paese.

La città ha stabilito relazioni commerciali con 160 tra Paesi e Regioni nel mondo e serve più di 20 rotte marittime internazionali

PORTO DI DALIAN

Introduzione

Situato sulla punta della penisola del Liaodong, sul porto di Dalian converge circa l'85% del traffico marittimo da e per la Cina nordorientale e rappresenta una delle più importanti basi industriali del paese.

Di fronte alla penisola dello Shandong, Dalian è una delle tratte più brevi tra il nord-est e il sud della Cina.

È il quarto porto della RPC dopo Shanghai, Guangzhou e Tianjin (probabilmente quest'ultimo sarà presto sorpassato).

È situato più vicino di Tianjin alle acque profonde e si possono raggiungere agevolmente i più importanti partner commerciali della Cina come Russia, Corea del Sud e Giappone e questo fa di Dalian un hub internazionale del business e del trasporto sempre più importante con la ragionevole ambizione di diventare la Hong Kong della Cina Settentrionale.

La veloce crescita del traffico del porto di Dalian ha reso necessario lo spostamento di alcune attività portuali in nuovi punti della baia e si sta sviluppando una nuova area portuale nella Dayao Bay, dove un terminal di container internazionali è già stato sviluppato in collaborazione con le autorità portuali di Singapore.

La Baia di Dayao è vicina alla Economy and Technology Development Zone e alla Free Trade Zone e lo sviluppo di quest'area sarà sufficiente alle esigenze commerciali fino al 2020. Ulteriori sviluppi del porto saranno fatti a sud della Dayao Zone dove l'acqua è profonda e le isole consentiranno di accogliere le più grandi navi della nuova generazione.

Ricostruzione della vecchia area portuale

I nuovi sviluppi nella Dayao Bay rendono possibile all'Autorità Portuale di cooperare in stretta vicinanza con la municipalità per ridisegnare la parte orientale dell'area portuale.

Questa zona a est del Passenger Terminal ha il notevole vantaggio di essere molto vicino al business district lungo la Ren Min Avenue tra il Zhong Shan circle e il Gang Wan circle. Ha anche il vantaggio di possedere le infrastrutture di un hub per il trasporto poiché connette un terminal passeggeri con le ferrovie e i trasporti urbani.

L'area che verrà ristrutturata coprirà una superficie di 155 ettari, metà dei quali libera dalle costruzioni e il resto occupati da depositi facilmente rimovibili. Questo progetto può diventare un ottimo esempio di collaborazione tra la Municipalità e la Port Authority seguendo il principio dello sviluppo della città attraverso quello del porto per promuovere l'economia di entrambi.

Questo importante progetto prende spunto da altre simili operazioni straniere di successo come il porto di Marsiglia.

Agenda e strategia di sviluppo

Le autorità portuali devono negoziare con la Municipalità, il trasporto cittadino e quello ferroviario il modo in cui dividere i costi dell'infrastruttura: nuovi frangiflutti, stazioni ferroviarie, strade principali e stazioni ferroviarie che sono il prerequisito principale per attrarre gli investitori ma che devono essere prima pianificate dalle organizzazioni governative.

I nuovi sviluppi della Baia di Dayao non possono partire, nella fase iniziale, solamente da una ristrutturazione del porto vecchio ma ci sono più fasi da seguire: fin quando gli alloggi e le attività non saranno rimosse e trasferite in nuove aree della baia, è la stessa Autorità Portuale che dovrà avviare i nuovi progetti di sviluppo assieme al governo centrale o cittadino.

Per un migliore coordinamento delle azioni una soluzione ottimale sarebbe la seguente: le autorità portuali dovrebbero usufruire di un mandato da parte del governo centrale o locale per implementare lo sviluppo della vecchia area portuale in un "New waterfront business and transport hub".

Una soluzione potrebbe essere la creazione di una speciale organizzazione per l'implementazione dei progetti di sviluppo funzionale sia al porto che alla città e simile alla Dayai bay Comprehensive Container Devt. Co. Il suo ruolo principale dovrebbe essere quello di attrarre investitori e developer stranieri senza perdere il controllo del progetto.

Anche il management dell'hub dovrebbe presentarsi sotto la veste particolare di un'organizzazione che sia funzionale per il porto, le ferrovie, il trasporto pubblico urbano e le società di trasporto su gomma.

La prima fase dovrebbe occuparsi della parte occidentale dell'area, comprendendo il passenger terminal e il transport hub, l'espansione della Red Min Road fino alla pentagon square, i nuovi frangiflutti e il business center sul molo 1.

Una seconda fase avrà a che fare con la central avenue, la costruzione dell'edificio dell'amministrazione, lo sviluppo degli alloggi nella zona orientale e lo sviluppo della Huale street. Inoltre si provvederà alla rimozione di una delle principali fonti di inquinamento e cattivo odore dell'area orientale: la centrale elettrica a carbone e l'oil East terminal.

Comunicazioni e infrastrutture

Dalian è un punto di contatto per le coste nordorientali. La linea ferroviaria Harbin-Dalian connette la città con le principali direttrici ferroviarie e l'autostrada Harbin-Dalian collega il porto con la Cina nordorientale.

Per quanto riguarda i progetti futuri gli sforzi principali saranno dedicati all'hub: l'interscambio del terminal passeggeri con le ferrovie e il trasporto urbano favorirà lo sviluppo del business e del turismo locale. A questo scopo sarà costruita una stazione ferroviaria all'interno del passenger terminal, con un collegamento di tram e autobus nelle vicinanze. Nella hall del terminal saranno anche costruiti negozi e ristoranti.

La Red Min Road conta già un elevato numero di hotel, banche e stores: sarà

ulteriormente ingrandita fino a raggiungere il mare per espandere la sua funzione commerciale fino all' interno dell' area portuale.

La linea ferroviaria diretta all' Est Oil terminal impone un tipo di infrastruttura posto su 2 livelli differenti : uno sul quale possa transitare il normale traffico di automobili e pedoni della Red Min road, l' altro a un livello inferiore, per il traffico ferroviario. Questa soluzione multilivello e' tipica delle business zone trafficate e ha molti vantaggi per la sicurezza e il comfort degli utenti.

Il lungomare dovra' essere protetto dalle onde per sviluppare un punto di contatto tra la citta' e il mare in acque tranquille. Un nuovo frangiflutti a est del molo 1 proteggera' l' ingresso a una nuova zona portuale dedicata a navi da crociera, yacht privati e barche a vela che si prevede avranno una forte espansione negli anni a venire.

Per avere un buon collegamento con la citta' il trasporto urbano includera' una linea tramviaria veloce connessa con la stazione ferroviaria cittadina. Questa nuova moderna linea avra' le stazioni al Gang Wan Circle, al Passenger e al Rail Terminal, al business center e al Theaters landmark.

Le 2 principali vie di accesso, la Red Min e la Simmetrical Avenue, entrambe al livello superiore, avranno tre collegamenti con le strade locali al ground level : una e' la Pentagon Square vicino al teatro e le altre 2 sono interscambi a meta' strada fra le entrate del porto. Un' altra strada dal molo 1 all' entrata del porto a Dazhongjie Street e' in costruzione e passera' sopra i binari merci grazie a un cavalcavia. Assieme al Gangwan Bridge per il passenger terminal, si crea un altro collegamento fra la citta' e la zona di sviluppo facendo si che le linee ferroviarie non intralcino l' area in modo da permettere l' espansione delle fabbriche su tutta l' area.

Relazioni commerciali internazionali

Le esportazioni principali comprendono petrolio, derivati del petrolio, grano e legname. Le importazioni sono minerali grezzi, frumento, fertilizzanti chimici, macchinari e attrezzature.

Grazie alla Dalian Bonded Zone, costituita nel maggio del 1992, gli stranieri sono incoraggiati ad investire nei processi di esportazione, immagazzinamento, deposito, attivita' finanziarie e assicurative e altri servizi correlati con il commercio internazionale.

Tutte le imprese della zona sono esenti dal pagamento della tariffa sulle importazioni e dalla VAT. I principali investimenti stranieri provengono da Hong Kong, Stati Uniti, Giappone e Australia. Nel periodo gennaio-giugno del 2000, il commercio internazionale della zona ha raggiunto i 244 milioni di dollari, il 42,6% in piu' del periodo precedente. Le esportazioni e le importazioni sono cresciute rispettivamente del 31% e del 55,8% a US\$119 milioni e US\$125 milioni.

Turismo : Dalian Port International Tourism Co.

E' una societa' per azioni sotto il diretto controllo della Dalian Port Authority. Ci sono 6 filiali, la Communications International Travel Service, la Harbor Tour

Services Company, la Automobile Services Company, la Guesthouse, la Duty-Free Shop e la Ticket Agency. Procura servizi per i viaggi interni e internazionali, si occupa dello sviluppo e della vendita di souvenir turistici, fornisce taxi, autobus per il sightseeing e effettua prenotazioni di biglietti aerei, ferroviari e navali. Si cura dello sviluppo delle risorse turistiche del porto.

La Dalian Communications International Travel Service è una filiale della Dalian Port International Tourism Co. ed è composta dalle seguenti divisioni : Reception Div., Individual Travelers Div., Dispatch Center, Planning & General Services Div. & Quality Control Div.

Con dieci anni di esperienza alle spalle è diventato uno dei primi quattro agenti turistici di Dalian e ha ottenuto numerosi riconoscimenti cittadini e provinciali. Per diversi anni è stata la più grande agenzia turistica della provincia del Liaoning per quanto riguarda il turismo domestico.

La Harbor Tour Services Company ha la più lussuosa nave da crociera della Cina, la M.V. Dalian e i servizi da questa offerta includono la vista di Dalian dal mare, pesca sul mare, nozze sul mare, escursioni notturne, visita al porto etc.

Dalian Free Trade Zone

La Dalian Free Trade Zone è l'unica di questo tipo nella Cina nordorientale e offre facile accesso al mercato cinese abbassando i costi dell'investimento in Cina.

Nonostante si trovi in Cina, la Dalian Free Trade Zone è considerata al di fuori della giurisdizione della Dogana Cinese quindi ogni merce che entra nel paese attraverso questa area non è soggetta agli obblighi doganali finché non esce per essere venduta. Le società che operano all'interno della zona beneficiano di procedure doganali più semplici, di particolari privilegi, dell'assenza delle quote sull'export e di altre richieste sulle importazioni.

Tasse e dazi.

Le industrie di trasformazione sono esenti dagli obblighi doganali e dalle tasse sulle importazioni

I beni che entrano nella DFTZ o escono dalla DFTZ verso paesi stranieri sono esenti da tasse, quote o licenze su import e export.

I beni in entrata nella DFTZ da aree soggette a dazio sono trattate come beni esportati se il conto è fissato in valuta straniera.

Le operazioni registrate nella DFTZ per un periodo superiore o uguale ai 10 anni godono di una tassa sulle entrate del 15%. La tassa sul reddito per le imprese di trasformazione che esportano il 70% o più del proprio output, sono pari al 10%.

Operazioni.

Gli investitori stranieri e nazionali ricevono lo stesso trattamento legale

Alle società straniere è consentito svolgere attività commerciali nella zona.

Commercio, trasformazione, distribuzione e deposito possono essere svolti da

un' unica entita' legale.

Sia i beni sdoganati che quelli non sdoganati possono essere depositati nella DFTZ e non vi e' limite temporale per il deposito di beni da sdoganare.

Export processing.

Lo stato incoraggia le esportazioni delle societa' di trasformazione a operare nella Free Trade Zone.

Se i prodotti finiti sono composti di materiale grezzo o componenti importati e di beni locali, gli obblighi doganali o le tasse sull' import possono essere esatte sulla base dei componenti o dei materiali grezzi piuttosto che sul prodotto finito quando questo e' pronto a essere commerciato.

I materiali importati grezzi e i componenti che provengono dell' estero per la trasformazione e l' esportazione sono esenti da tasse.

Le societa' della DFTZ possono acquistare materiali grezzi e componenti dalle aree soggette a tassazione. I prodotti possono essere liquidati dalla Dogana dopo la trasformazione e poi spediti oltremare. Una parte della produzione deve pero' essere venduta nel mercato interno.

Valuta straniera.

Le societa' straniere nella zona possono utilizzare sia yuan che valute straniere.

Le societa' della DFTZ possono aprire un conto in valuta straniera anche tramite un' istituzione finanziaria della DFTZ con una banca straniera nelle aree soggette a dazio.

PORTO DI GUANGZHOU

Informazioni generali

Il porto di Guangzhou e` collocato nella valle del Pearl River, una zona in cui vi e` una fitta intersezione di strade, ferrovie e canali che vanno dall'estuario del Pearl River all'Oceano Pacifico. Il canale di quasi cento chilometri che arriva sull'oceano Pacifico collega la citta` di Guangzhou con le altre nazioni, con la zona economicamente sviluppata del Pearl River e anche con le zone interne del Guangdong e del Guanxi, cosi` come l` Henan e l` Hubei. Negli ultimi anni la citta` ha visto nell` aumento del traffico di container una nuova opportunita` di crescita e ha dedicato sforzi sempre maggiori allo sviluppo del porto.

Con 0.3 milioni di tonnellate di beni al giorno, nel 1999 il porto di Guangzhou, il terzo della Cina dopo Shanghai e Hong Kong, e` diventato uno dei primi 14 porti del mondo con una capacita` annuale di oltre 100 milioni di tonnellate di beni. I dati riportano infatti, per il 1999, 101.565.000 tonnellate di beni, 2.293 tonnellate in piu` dello scorso anno, un record per la crescita di un porto cinese.

Il porto ha gestito 117 containers di standard internazionale lo scorso anno e ha raggiunto il 50mo posto fra i piu` importanti porti internazionali di containers del mondo.

Pur essendo un porto di grandi dimensioni, il suo ulteriore sviluppo e` ostacolato dalle acque poco profonde e dai sedimenti portati dal fiume. Nuovi progetti prevedono il dragaggio fino a 12,5 metri nel 2005 e a 15 metri nel periodo finale.

Storia

Con una storia di 2200 anni, e` riconosciuta come una delle piu` antiche citta` portuali del mondo. Fu fondata con il nome di Chuting dalla popolazione Chu nel nono secolo a.C.. In seguito, sotto la dinastia Quing fu una prefettura e durante la Western Han dynasty divento` il regno Nanyue. E` stato il punto di partenza della Via della Seta e collegava la Cina con l` Arabia e le regioni dell` Europa occidentale. E` stato l` unico porto ad avere relazioni commerciali internazionali prima della dinastia Qing.

In tempi recenti il porto ha fatto registrare una crescita vistosa negli anni novanta. Nel 1995 i punti di ancoraggio erano 797, 32 dei quali in acque profonde per l` attracco di grandi navi con stazza fino a 10.000 tonnellate. Sono stati costruiti terminal specializzati per la gestione di container di carbone, grano, fertilizzanti chimici, petrolio e traffico passeggeri.

Durante il periodo di pianificazione di 8 anni e` stato portato a termine il progetto portuale dell` area portuale di Xinsha. Sono stati costruiti 5 punti di ancoraggio per navi di 35.000 tonnellate. Il primo molo era per il carbone, il secondo per carbone e minerali, il terzo e` polifunzionale, il quarto di fertilizzanti chimici e il quinto per i cargo.

Informazioni geografiche

Posizione: e' situato nella parte meridionale della Cina alla foce del fiume Pearl. Si trova a 23°06' di latitudine nord e 113°15' di longitudine est.

Regioni confinanti : province di Hunan, Jiangxi, Fujian e Hainan ; regione autonoma Guangxi e Zhuang, Hong Kong e Macao.

Popolazione: 6,66 milioni di abitanti.

Popolazione urbana: 3,95 milioni.

Area: 7.434 km/q.

Caratteristiche climatiche: clima subtropicale umido, caldo e piovoso.

Temperatura media: 21,7 gradi di media, temperatura massima 38,7 gradi, minima 0 gradi.

Precipitazioni: precipitazioni annuali di 1.982,7 mm con le concentrazione maggiore in primavera e autunno.

Monti: Western Hills, Mont Jundushan a nord.

Prodotti principali: riso, patate, grano, frumento, seta, canna da zucchero e canapa.

Comunicazioni

Le ferrovie del porto sono collegate con la rete nazionale ferroviaria tramite la Beijing-Guangzhou, la Guangzhou-Shenzhen e la Sanshui-Guangzhou. La rete autostradale collega il porto con la provincia del Guangdong.

In un' ottica di lungo periodo queste strade e ferrovie saranno ingrandite.

Progetti di sviluppo

La PSA Corporation di Singapore ha firmato un accordo con la China Guangzhou Harbour Bureau (GHB) nell' aprile 2001 per creare una joint venture nella Municipalita' di Guangzhou. In base all' accordo, la joint venture di nome Guangzhou Container Terminal Co. Ltd gestira' tre posti di ancoraggio per container e il progetto facilitera' lo sviluppo del porto di Guangzhou trasformandolo in un avanzato ed efficiente porto di container.

La PSA Corporation deterra' il 49% delle azioni della societa', il restante 51% rimarra' in mano al Guangzhou Harbour Bureau.

Il progetto e' opportuno in quanto i settori economici e industriali del sud della Cina sono in rapido sviluppo e anche il volume di cargo e container e' in rapido aumento. Questa crescita sta quindi generando una richiesta di servizi portuali sempre piu' efficienti e adeguati.

La PSA Corporation contribuirà con la sua esperienza, tecnologia e know-how operativo a portare avanti il progetto. Il suo contributo a Dalian e a Fuzhou ha avuto successo e ha permesso, nel 2000, una crescita superiore al 30%.

Nonostante il progetto sia ancora nella fase di pianificazione, non e' ancora stato reso noto a chi sara' assegnato il contratto per il progetto del porto di Guangzhou e i dettagli esatti delle caratteristiche progettuali non sono ancora disponibili.

PORTO DI TIANJIN

Introduzione

Il porto di Tianjin è composto dal porto del mare e da quello sul fiume. Il porto di mare è a ovest di Bohai, dove c'è l'entrata del fiume Haiku, ed è anche chiamato Xingang. Il porto del fiume è situato sulle rive basse del fiume. Il porto di Tianjin è il porto artificiale più grande della Cina ed è il cuore economico del nord della città. Si trova a 170 Km da Pechino. La maggior parte delle merci in transito per Pechino ma anche per la maggior parte delle città del nordest passa per Tianjin che è anche una sorta di punto di partenza di un ponte commerciale tra Asia ed Europa continentale. Al momento nel porto di Tianjin ci sono più di 40 navi cargo che hanno a che fare con il commercio di oltre 160 paesi in oltre 300 porti sparsi per il mondo.

Informazioni generali

È situato nella Port Free Trade Zone e si trova a 2 km dalla Economic and Technology Development Zone.

Il porto è protetto da 2 enormi frangiflutti lunghi rispettivamente 5,4 e 8 chilometri con uno spazio di entrata ampio 1,3 km.

Ha 62 punti di attracco, 47 dei quali per navi con una stazza superiore alle 10.000 tonnellate, la lunghezza totale delle banchine è di 11.243 metri e l'area è di oltre 20 km². Nel 1995 il materiale in corso di lavorazione è stato di 57,87 milioni di tonnellate.

Durante il periodo dell'ottavo piano quinquennale, sono stati costruiti punti di ancoraggio in acque profonde sul lato nord del Molo Est, 4 punti di ancoraggio in acque profonde per cargo, 2 per prodotti petrolchimici e uno per lo scalo passeggeri. Durante la costruzione dei 6 moli nuovi a nord del molo est è stato utilizzato il metodo "offshore deep cement mixing" per migliorare il suolo eccessivamente morbido e i punti di ancoraggio sono stati costruiti su "cassoni di immersione". È stata la prima volta che questi moli "gravity type" sono stati costruiti sulla parte morbida del sottosuolo del porto di Tianjin e questo ha costituito un importante punto di svolta nella struttura dei punti di ancoraggio del porto. Al momento è stato accumulato un notevole know-how in questo tipo di lavori sui suoli di questo tipo e sarà possibile ripetere l'esperimento in futuro.

Collocazione geografica

Posizione: a ovest del golfo di Bohai, 117°58'20" di longitudine est, 38°56'20" di latitudine nord

Clima: temperatura media annuale di 12,5 gradi. La più bassa è a gennaio con -4,1 gradi, la più alta a luglio con 26,2 gradi.

Precipitazioni: le precipitazioni annuali sono di 600 mm con la maggior concentrazione in luglio e agosto, la metà delle precipitazioni totali annuali.

Venti: da sud-ovest in primavera, da sud-est d` estate, da nord-ovest d` inverno. I venti piu` piu` forti soffiano in aprile e in maggio e sono piu` deboli ad agosto e a settembre.

Accesso notturno al porto: consentito.

Ghiaccio: da dicembre a marzo.

Import cargo: grano, acciaio, macchinari, fertilizzanti, cemento e legname.

Export cargo: grano, frumento, manufatti, sale, minerali non metallici.

Comunicazioni

La citta`, collocata sull` intersezione fra le linee Beijing-Shenyang e la Beijing-Shanghai, e` uno dei principali snodi ferroviari del paese. Dopo la nomina di Pechino per i Giochi Olimpici del 2008 Tianjin ha programmato di investire molto nel sistema di trasporti. Nuovi progetti sotto esame sono la costruzione di una metropolitana e di una linea ferroviaria leggera che colleghi il centro di Tianjin con la Costal New Area. Per quanto riguarda le autostrade, con l` apertura della Beijing-Tianjin-Tanggu il tempo per arrivare dalla capitale a Tianjin e` stato ridotto a 90 minuti. In futuro la rete autostradale di Tianjin sara` collegata con la direttrice nord-sud da Pechino a Jiujiang, da Tianjin a Taiyuan e da Tianjin a Fuzhou. Sara` inoltre costruita una tangenziale circolare intorno alla citta` con 14 diramazioni in varie direzioni dal centro verso l` esterno.

Alcuni dati

Il porto di Tianjin nel nord della Cina ha stabilito il record di 64,9 milioni di tonnellate di cargo nella prima meta` dell` anno, un` aumento del 22,27% rispetto allo stesso periodo del 2001.

Il volume del traffico di container nel porto ha raggiunto un valore pari a 1,15 milioni di container di grandezza standard, facendo registrare un aumento del 20,54% rispetto allo stesso periodo dell` anno passato.

Le esportazioni e le importazioni costituiscono il 52% del totale del traffico di cargo.

Il porto di Tianjin e` diventato il quarto del paese ed e` un outlet per i beni della Cina centrale e occidentale. Per diventare leader nella promozione dello sviluppo delle regioni occidentali e per giocare un ruolo di primo piano nell` accesso della Cina al WTO, il porto ha migliorato i suoi servizi e esplorato nuovi mercati per aumentare il suo volume di traffico.

Progetti di sviluppo

Il porto di Tianjin investira` nel corso del 2002 1,5 miliardi di yuan per aumentare la sua capacita`.

Il denaro sara` utilizzato per costruire e ingrandire le infrastrutture, comprendendo una seconda fase di lavori per la costruzione di canali di navigazione per navi con capacita` di 100.000 tonnellate.

Nel frattempo, il porto continuera` a costruire i suoi punti di ancoraggio in acque

profonde. Durante l'anno il porto costruirà anche 2 bacini per merci non imballate e un bacino per containers.

Inizieranno lavori preparatori per un bacino in grado di accogliere navi da 200.000 tonnellate per il trasporto di minerali grezzi e da 250.000 tonnellate per le petroliere.

Altri servizi in costruzione includono un centro di distribuzione e un nastro trasportatore.

Tianjin Port Free Trade Zone

La Free Trade Area di Tianjin fu fondata il 12 maggio del 1991 dopo l'approvazione del Consiglio di Stato. La zona è sotto la supervisione della Dogana, ha i vantaggi di essere in una zona portuale godendo del trattamento preferenziale garantito dallo Stato e conduce le sue attività in conformità con le pratiche internazionali. La FTZ si trova al centro dell'area attorno alla Baia di Bohai. Finora è stata interessata un'area di 3,8 chilometri quadrati e si prevede di arrivare a un'area totale di 7 chilometri quadrati. Ci si può avvantaggiare dell'offerta di acqua, elettricità, telecomunicazioni, servizi e strade della zona. Assieme a queste uniche vantaggiose condizioni per muoversi via mare, via aria e via terra, la FTZ è diventato un hub internazionale per il trasporto.

La FTZ di Tianjin serve il nord della Cina, il nordovest e la parte nordorientale dell'Asia. Al momento 94 paesi e regioni di tutto il mondo così come 25 province, municipalità e regioni autonome di tutto il mondo hanno collocato qui le loro imprese e la FTZ è diventata un punto caldo per gli investitori cinesi e stranieri.

Dopo alcuni anni di esplorazione e sviluppo, la FTZ si è posta all'attenzione internazionale come un centro di passaggio di merci e ha sviluppato 3 sistemi funzionali :

⇒ Distribuzione internazionale

⇒ Il sistema di trading del mercato

⇒ Il processing system dell'import-export con i vantaggi di essere in un porto.

Con questi 3 sistemi funzionali la FTZ supporta lo sviluppo economico dell'hinterland e accelera lo sviluppo totale della regione.

PORTO DI QINGDAO

Introduzione

Il porto di Qingdao è uno dei più grandi porti della Cina ed è legato al commercio del grano, del carbone e dei minerali grezzi. La sua capacità annuale di container internazionali ha raggiunto il terzo posto nel paese.

È situato a 36°04' di latitudine nord e 120°19' di longitudine est.

Al momento ha sviluppato regolari tratte commerciali per il Giappone, la Corea del Sud, Hong Kong, il Sud-est asiatico, l'Europa, l'America e il Golfo Persico così come tratte passeggeri per Shanghai, Guangzhou, Dalian e Yantai.

Informazioni generali

Il porto di Qingdao, situato nella Jiaozou Bay nella penisola dello Shandong, si affaccia sul mar Giallo e si trova di fronte al Giappone e alla penisola coreana ed è libero tutto l'anno da ghiacci e da sedimenti. Il porto di Qingdao, con le sue favorevoli condizioni naturali e la sua collocazione geografica, è un importante punto di transito per la valle del fiume Giallo e per la costa dell'Oceano Pacifico ed è anche un importante hub per il commercio internazionale e per il trasporto marittimo della direttrice nord-sud.

Il porto sorge all'inizio dell'autostrada Qingdao-Jinan e incrocia la linea ferroviaria Jiaozhou-Jinan e questo ne fa un crocevia importante per il trasporto e il transito dei cargo.

Oltre alle attività commerciali in tutta la provincia dello Shandong, il porto, con un vasto hinterland economico, riesce ad estendere le sue attività a varie province e regioni come l'Henan, l'Hebei, lo Shanxi, lo Shaanxi, il Gansu, l'Inner Mongolia, lo Xinjiang e lo Sichuan.

Qingdao ha contatti commerciali con più di 450 porti in più di 130 paesi e regioni del mondo. Al momento il porto ha 70 punti di ancoraggio e di produzione, 24 dei quali in acque profonde per navi con una stazza superiore alle 10.000 tonnellate. Durante l'ottava pianificazione quinquennale sono stati costruiti un molo per petroliere con stazza superiore alle 200.000 tonnellate e sei moli in acque profonde.

Oltre a questi sei moli ci sono 2 punti di ancoraggio per cargo con stazza superiore alle 20.000 tonnellate, uno per il legname con navi da 25.000 tonnellate, uno polifunzionale per navi da 50.000 tonnellate e 2 per il carbone da 35.000 e 50.000 tonnellate.

Amministrazione

A partire dal primo agosto di quest'anno l'autorità portuale è stata posta sotto la diretta amministrazione del governo della città invece che del governo centrale e locale come accadeva in passato.

L'industria portuale e marittima si sono sviluppate velocemente negli ultimi anni

e oltre a cio` l` industria gioca un ruolo di primo piano nello sviluppo economico e nella strategia di apertura al commercio internazionale.

Import-export

Cargo per le esportazioni includono carbone e greggio, i principali prodotti importati sono minerali grezzi, grano, acciaio, legno e fertilizzanti.

Comunicazioni

La linea Qingdao-Jinan e` collegata con la Tianjin-Pukou e la Lancun-Yantai e da queste con il resto del paese. C` e` un importante network autostradale che collega il porto con tutte le zone della provincia dello Shandong e oltre.

C`e` un collegamento con l`aeroporto di Qingdao tramite la linea ferroviaria della Jiaozou Bay. E` iniziata la fase preliminare della costruzione del Bay Bridge che e` stato appena approvato dallo Governo centrale.

L` aeroporto di Qingdao ha voli giornalieri su tutte le maggiori citta` del paese e ha voli diretti su Hong Kong, Osaka, Seoul, Singapore e Fukuoka.

Qingdao Free Trade Zone

Fondata nel 1992 con un` area di 2,5 chilometri quadrati e` entrata in funzione nel 1993. E` una economic open area che combina il libero commercio con depositi franchi, industrie export-oriented e fiere.

La zona, situata nella Qingdao Economic and Development Area confina con il Qianwan Port ed e` collegata alla citta` e all` aeroporto da traghetti e treni. Grazie ad adeguate infrastrutture e servizi si e` creato un ottimo ambiente per attirare gli investimenti.

A meta` degli anni novanta la zona aveva approvato 593 progetti provenienti da piu` di 30 paesi e regioni con un investimento totale di 740 milioni di dollari. Oltre a cio` la zona ha completato 80.000 metri quadrati di magazzini doganali.

Politiche preferenziali della QFTZ

Fatta eccezione per i beni illegali, i prodotti importati ed esportati attraverso la zona sono esenti dal pagamento delle licenze import-export, dalle tariffe e dalla VAT.

I seguenti articoli che entrano nella zona dall` estero sono esenti dalle tariffe e dalle import VAT: servizi infrastrutturali e progetti manifatturieri nella zona, attrezzature, capitale e materiali da costruzione per magazzini, attrezzature per uffici, materiali grezzi, attrezzature per le imprese della zona, materiali per imballaggio e combustibile usato per la produzione.

I beni di passaggio e quelli depositati nella zona sono trattati come beni da sdoganare e non c` e` limite di tempo per il deposito.

Alle imprese della zona e` consentito l` utilizzo delle loro attrezzature produttive e tecnologiche per iniziare attivita` commerciali export-oriented.

I beni prodotti dalle imprese operanti nella zona che saranno venduti all' interno della zona stessa o all' estero sono esenti dalla tassa sulla produzione. Le imprese che usano materiale grezzo interno e componenti ausiliari per prodotti manifatturieri per le esportazioni possono fare richiesta per il tax refund. Le imprese che vendono prodotti fatti con materiale importato nelle non-free trade zone in Cina pagheranno solo le tasse doganali per i materiali importati.

La tassa sul reddito per le imprese di produzione all' interno della zona e' del 15%. Le imprese che operano da piu' di 10 anni saranno esenti dalla income tax per i primi 2 anni in caso di realizzazione di profitti e pagheranno una tassa del 7,5% nei successivi tre anni.

La tassa per il commercio, il deposito, il trasporto e altre attivita' non produttive nella zone e' del 15%. Le imprese commerciali insediate dopo il 1996 con un periodo di operativita' superiore ai 5 anni avranno il rimborso della quota della tassa che supera il 7,5% della stessa.

E' consentito alle societa' finanziarie e assicurative straniere di aprire filiali nella zona.

Progetti di sviluppo

Joint venture di P&O Ports e Qingdao Port Authority per la gestione del container terminal di Qingdao.

L'operazione ha un valore di 177 milioni di dollari. La nuova società (Qingdao Qianwan Container Terminal) sarà partecipata con il 51% dalla QPA e con il 49% dall'azienda del gruppo P&O

P&O Ports e Qingdao Port Authority (QPA) formeranno una joint venture del valore di 177 milioni di dollari per sviluppare e gestire un nuovo container terminal nel porto di Qingdao, sulla costa settentrionale della Cina.

La nuova società, che si chiamerà Qingdao Qianwan Container Terminal Co. Ltd. (QQCT), sarà partecipata con il 51% dalla QPA e con il 49% dalla P&O Ports.

Il nuovo terminal, che sarà assegnato a QQCT in concessione trentennale, avrà una capacità di movimentazione di oltre un milione di TEU l'anno.

Il volume dei container al porto di Qingdao e' cresciuto del 30% all' anno. Ha sorpassato i 2,5 milioni di TEU nel 2001 e si prevede che raggiungera' i 7,4 milioni di TEU nel 2005.

Il Presidente e l'Amministratore Delegato di P&O Ports, Richard Hein e Douglas Anderson, hanno sottolineato le potenzialità del nuovo terminal, che sarà collocato in una posizione strategica tale da attirare il traffico containerizzato in costante aumento.

Il Qingdao Qianwan Container Terminal consiste di accosti per un totale di 766 metri lineari, con fondali tra 11,6 e 14,5 metri e 35 ettari di superfici per lo stoccaggio dei container. Il terminal è adiacente alla Qingdao Economic & Technology Development Zone ed è collegato alla città di Qingdao con una autostrada.

P&O Ports gestisce 21 container terminal in 15 nazioni e nello scorso anno ha

incrementato il proprio traffico container del 50%, di cui il 40% è relativo all'espansione dell'attività e il 10% all'aumento del traffico nei terminal gestiti dalla società.

Qingdao International Passenger Transportation Centre.

E' una joint venture creata dalla Qingdao Port Authority e da altri partner stranieri. Consiste in due grattacieli di 158 metri, un hotel, un residence e un grande shopping center su un'area totale di 117.000 metri quadrati.

Il progetto è stato fatto dalla Designing Institute in collaborazione con la Ministry of Machinery Industry of China ed è stato realizzato dalla No. 8 Construction Bureau sotto la China Construction General Corporation.

La parte principale del progetto è stata completata il 20 settembre del 1996. Alla fine dei lavori il centro avrà 42.400 metri quadrati di uffici, 19.594 metri quadrati di appartamenti di lusso, 22.000 metri quadrati di area shopping e 6.000 metri quadrati di parcheggi.

L'investimento totale sarà di 100 milioni di dollari e il luogo su cui sorgerà il nuovo complesso è la Xinjiang Road.

Espansione del terminal per il carbone.

Il porto di Qingdao, in quanto maggiore punto di partenza della Cina per il trasporto del carbone, ha un moderno terminal con un sistema automatico di carico e scarico merci. Il traffico di carbone nel 2001 è stato superiore ai 15 milioni di tonnellate e per incontrare la crescente necessità dell'esportazione sarà costruito un molo per il carico di 150.000-200.000 tonnellate di carbone.

Il porto di Qingdao ha 2 moli per il carbone profondi 14 metri estesi su 500 metri di costa. I moli sono dotati di due strutture avanzate per il carico merci ognuno dei quali può caricare 4.500 tonnellate all'ora con una capacità annuale di 15 milioni di tonnellate.

I nuovi punti di ancoraggio che verranno costruiti saranno profondi 19 metri e lunghi 390 con una capacità di 10 milioni di tonnellate l'anno.

Progetto per l'importazione di grano.

Con l'ingresso della Cina nel WTO, le importazioni di grano aumenteranno e si pensa che nel 2005 a Qingdao transiteranno 3 milioni di tonnellate di grano. La costruzione di un nuovo terminal aumenterà la capacità di trattamento del grano e farà mantenere al porto di Qingdao il primato di maggior deposito di grano nel bacino del Fiume Giallo.

Nel dicembre 2001 sono state ultimate le costruzioni di un molo di carico-scarico grano da 50.000 tonnellate lungo 280 metri e profondo 14 e un magazzino per il deposito di grano da 100.000 tonnellate. Questi 2 progetti hanno preso il via dalla ricostruzione dei moli N. 1 e 2 del porto vecchio e la capacità annuale a progetto ultimato sarà di 3 milioni di tonnellate

PORTO DI NINGBO

Introduzione

Il porto di Ningbo si trova nella provincia dello Zhejiang sul lato sud della Hangzhou Bay all'incrocio fra la costa della Cina e il Yangtze River. La profondità media del porto è di 30 metri.

È composto da 3 aree portuali di nome Beilun, Zhenhai e Old Ningbo.

È un moderno porto multifunzionale che si estende sul fiume, sul suo estuario e sul mare ed è attrezzato di banchine di ogni tipo. Al momento il porto ha 62 banchine in servizio con un tonnellaggio che varia da 500 a 250.000 ton. di cui 24 in acque profonde per navi con stazza superiore alle 10.000 tonnellate. Il molo più importante è quello per il petrolio greggio (250.000 ton).

Ha rotte commerciali con 518 porti in 84 paesi e regioni e ha collegamenti con l'America, l'Europa, il Mediterraneo, Singapore, la Corea, il Giappone, Hong Kong e l'Asia. Gli arrivi e le partenze di container è superiore a 100 al mese.

Nel 1999 il volume totale di cargo è stato pari a 96,6 milioni di tonnellate (11% in più del '98) e nel 2000 è stato pari a 107 milioni di tonnellate, al secondo posto nel paese per tre anni consecutivi.

Storia

Il porto di Ningbo ha una storia di 1200 anni. Secondo quanto testimoniano le fonti, è stato fondato durante la Dinastia Tang nel 752 d.C. quando tre navi di rappresentanza giapponesi approdarono sulle coste dove ora sorge: questo evento ne segna formalmente la nascita.

Nel 1949 la capacità totale del porto era di sole 40.000 tonnellate ma con l'avvento della R.P.C. ha visto recuperare terreno e si è sviluppato prosperosamente.

Nel 1973, in linea con le speranze del governo di accelerare ulteriormente il processo di sviluppo è iniziata la costruzione del Zhenghai New Port che ha avuto lo storico effetto di espandere un porto dall'interno di un fiume fino al suo estuario.

Il 10 gennaio 1979 fu dato il via al progetto di un molo per l'import del ferro da 100.000 tonnellate.

Nel 1989 il governo stabilì che il porto di Ningbo dovesse diventare uno dei primi quattro porti della Cina. A partire dal 1991 importanti leader politici come Jiang Zemin, Li Peng, Zhu Rongji, Li Ruihan, Hu Jintao e Li Lanqing hanno fatto visita personalmente alle strutture portuali e hanno dato importanti direttive per lo sviluppo di Ningbo.

Comunicazioni

Il porto di Ningbo è dotato di eccellenti condizioni di distribuzione e trasporto via mare, via terra, fluviale e aereo. Con il trasporto water to water si possono

raggiungere tutti i porti cinesi mentre con il trasporto combinato fluviale e marittimo i cargo possono raggiungere le città interne come Chongqing e Wuhan tramite il Yangtze River.

Le tre aree del porto sono collegate con le linee ferroviarie Zhejiang-Jiangxi e Shanghai-Hangzhou tramite la linea Xiaoshan-Ningbo.

Oltre alle ferrovie, la rete autostradale è in espansione, è entrata in funzione la superstrada Hangzhou-Ningbo, sta per essere completata la Shanghai-Hangzhou ed è in costruzione la Hangzhou-Nanjing.

È in costruzione l'autostrada Ningbo-Beilun, il tunnel Yongjiang per il collegamento con Zhenhai, il ponte Zhaobao Hill per integrare la Beilun Harbor Area e l'autostrada nazionale N. 329.

Inoltre il Ningbo Lishe Airport ha aperto più di 20 linee interne e questo costituisce un importante passo per lo sviluppo del traffico combinato aereo e marittimo.

Geografia

La Beilun Harbor Area è una delle migliori zone portuali del mondo grazie alla profondità dell'acqua, alla corrente leggera, alla mancanza di ghiaccio e di sedimentazione e all'ampio litorale. Il corso d'acqua è profondo in media 30 metri fatta eccezione per una sezione di 4 chilometri profonda 17,6 metri.

Per quanto riguarda la navigazione, navi da meno di 200.000 tonnellate possono navigare liberamente, quelle fra le 200 e le 300 mila tonnellate possono solo con l'alta marea. A nord del porto di Beilun c'è l'arcipelago Zhonshan che è una sorta di riparo naturale.

Come conseguenza sulle caratteristiche del porto, le mareggiate sono relativamente leggere e durante l'anno è possibile lavorare per circa 350 giorni.

Per costruire una banchina nella Beilun Harbor Area non è richiesta la costruzione di dighe marittime il che richiederebbe investimenti maggiori e profitti più bassi. L'ampio litorale dietro la Beilun Harbor Area che si estende su un'area di 75 chilometri quadrati permette lo sviluppo di magazzini, industrie connesse all'attività portuale e alla trasformazione. Il porto di Ningbo è situato a 130 miglia marittime da Shanghai ed è dotato di servizi di trasporto marittimi e terrestri molto efficienti.

La Ningbo Harbor Area, chiamata Old Ningbo Port, parte da Sanjiangkou (la confluenza del Fenghua River, Yuyao River e Yongjiang River) e arriva alla Baisha Road sul lato nord del fiume Yongjiang.

Si trova a 29°52'54" di latitudine nord e 121°33'24" di longitudine est. È un porto di fiume e la distanza fra il porto e l'estuario del fiume Yongjiang è di 22 chilometri con un'ampiezza che varia tra i 120 e gli 80 metri. Le più grandi navi che al momento risalgono il corso del fiume per arrivare al porto hanno una stazza di 3.000 tonnellate con una profondità di 6.5 metri e sono adibite al trasporto passeggeri. L'area portuale si estende per 1.330 metri lungo il fiume e ricopre un'area di 123.500 metri quadrati. È composta da 2 centri principali chiamati Baisha e Zhongma e sono coinvolte principalmente nel trasbordo di cargo verso le aree costiere orientali dello Zhejiang e nel trasporto di passeggeri.

Il volume totale di cargo in transito è di circa 1,5 milioni di tonnellate all'anno e sono state aperte tratte passeggeri da Ningbo verso Shanghai, Jinshan, Luchao, Mount Putuo, Mount Daishan e Dinghai.

Progetti di sviluppo

La capacità di cargo del porto di Ningbo ha superato i 100 milioni di tonnellate alla fine del nono piano quinquennale. Alla fine del 2005 saranno superati i 150 milioni di tonnellate e più di 2,5 milioni di container standard. Negli ultimi 22 anni, a partire dall'apertura della Cina al commercio internazionale e in particolare durante il nono piano quinquennale, il porto è stato protagonista attivo dell'implementazione dell'attività marittima del paese. Nel novembre 2000 l'aumento della capacità totale del porto era 100 volte superiore a quella del 1978.

Nel 2002 il porto avrà una capacità totale annuale di cargo superiore ai 115 milioni di tonnellate, il 66,6% in più del 1995 alla fine dell'ottavo piano quinquennale.

Nel corso del nono piano quinquennale, il porto di Ningbo si è concentrato sulla costruzione di nuove infrastrutture avvalendosi dei suoi vantaggi naturali in termini di profondità delle acque, ampiezza dell'area e libertà da ghiacci e sedimenti. Sotto la guida del ministero delle comunicazioni, il governo municipale e provinciale ha destinato 2.198 milioni di yuan alla costruzione di moli e al rinnovamento tecnologico.

Alla fine del 1995 è stato costruito e reso operativo il molo da 200.000 tonnellate per l'importazione del ferro e da qui la rapida crescita dei depositi del porto da 100-150.000 tonnellate a 300.000. Il rinnovamento tecnologico del container terminal di 900 metri nella Beilun Port Area, comprendente 6 gru per container e l'espansione dell'area di deposito, ha incrementato la capacità annuale di container da 200.000 a un milione di TEU.

Il terminal della Beilun Harbor Area per container internazionali lungo 1238 metri, la cui costruzione è stata approvata dal Consiglio di Stato nel 1999, ha una profondità di 15 metri e sarà equipaggiato con una gru di carico e scarico merci con un braccio lungo 60,5 metri. Alla fine del nono piano quinquennale il porto di Ningbo avrà un totale di 184 moli.

Oltre alla rapida espansione, il porto ha fatto notare vistosi miglioramenti anche in altri campi come la protezione ambientale e il miglioramento dei servizi "accessori".

A partire dal 1996 sono state aperte 10 tratte di container verso Europa, Mediterraneo, America e Medio Oriente. Questa operazione ha coinvolto 533 porti di 88 paesi e nel 2000 il traffico di container è stato 5,6 volte superiore a quello del 1995.

Il porto di Ningbo è diventato uno dei maggiori centri di distribuzione per navi di stazza superiore alle 100.000 tonnellate.

Nel 1995 ha accolto 4.387 navi cinesi e straniere di grosse dimensioni di cui 631 sopra le 100.000 tonnellate. Nel 2000 si è arrivati a 5.626 navi di grossa stazza e 757 superiori alle 100.000 ton, rispettivamente il 28,2% e il 20% in più.

Rispetto al periodo dell'ottavo piano quinquennale, l'importazione di ferro è cresciuta del 79%, quella di carbone del 33%, quella di fertilizzanti chimici del 130% e il trasbordo di greggio è aumentato di 4 volte.

Durante il decimo piano quinquennale saranno investiti 440 milioni di yuan per costruire il principale terminal di trasbordo per il greggio in acque profonde sulla Daxie Island, un molo da 250.000 tonnellate e uno da 50.000 tonnellate.

Saranno investiti 2,5 miliardi di yuan nei prossimi tre anni per la costruzione di moli per container di sesta generazione nella Beilun Harbor Area. La lunghezza dei moli sarà di 1.238 metri. Inoltre, per sostenere la domanda dei container transoceanici stranieri in seguito all'entrata del paese nel WTO, si sta vagliando la possibilità di costruire un molo da 1.500 metri. I lavori inizieranno nel 2002 e saranno portati a termine nel 2005. Alla fine la capacità totale del porto di Ningbo sarà superiore ai 3 milioni di TEU l'anno in modo da accogliere le più grandi navi esistenti e quelle che nasceranno nel futuro.

Punti di forza del porto di Ningbo

1. Canale d'accesso profondo

Il canale della Beilun Port Area del Porto di Ningbo ha una profondità che varia da 30 a 100 metri; anche la parte meno profonda lunga 4 km ha una profondità di 21 metri con l'alta marea. In questo modo le navi di 300.000 tonnellate possono transitare per il porto liberamente.

2. Buona collocazione geografica

Il porto di Ningbo è ben posizionato all'incrocio fra la linea costiera e la "golden waterway" dello Yangtze River. Il traffico marittimo connette così la zona costiera dei porti orientali con la zona economicamente sviluppata della valle dello Yangtze River e il Gran Canal. Affacciandosi sull'Oceano Pacifico, collega l'Asia Orientale con tutta la regione asiatica del Pacifico.

3. Banchine ad alto tonnellaggio

Ci sono 132 moli da più di 500 tonnellate di cui 17 per navi da oltre 50.000 tonnellate. Oltre a questi si ricordano in particolare quelli per i componenti chimici liquidi, il molo a questo connesso per container di quarta e quinta generazione, il molo per trasbordo di minerali grezzi e quello da 250.000 tonnellate per il petrolio greggio. Al momento sono i moli più grandi della Cina.

4. Servizi portuali efficienti.

Autostrade e ferrovie arrivano direttamente al porto. Le attività connesse di business riguardano lo stoccaggio, il deposito e lo scarico di minerali, greggio, container e componenti chimici.

Al momento operano 60 tratte commerciali di cui 16 transoceaniche e 26 verso Giappone, Sud Corea, Russia, Hong Kong, Taiwan e sudest asiatico.

5. Grande potenziale di sviluppo

Il Porto di Ningbo potrebbe estendersi sulla costa per un totale di 121 km, 19 dei quali adatti alla costruzione di 62 moli per container. La capacità totale sarà di 15 milioni di TEU se tutti i progetti verranno portati a termine.

Le favorevoli condizioni geografiche spingono a un'accelerazione dello sviluppo. A partire dal 1996 il volume di cargo è cresciuto dell'11% all'anno e quello di container del 43,5% l'anno.

Nel 2002 si prospetteranno nuovi obiettivi per il porto di Ningbo. Mentre si consolideranno i settori dei minerali, del carbone e del petrolio, il porto rafforzerà lo sviluppo del trasporto container e investirà maggiormente nella costruzione di infrastrutture portuali e rinnovamento tecnologico.

Durante il decimo piano quinquennale il porto ottimizzerà le proprie funzioni e la propria configurazione completando i 4 moli della terza fase del Project of Beilun Area per navi container di sesta generazione. Diversi moli della quarta fase del progetto saranno costruiti per le navi di prossima generazione e saranno lunghi 3000 metri.

Politiche della Free Trade Zone.

Le imprese della NFTZ avranno accesso diretto al commercio internazionale. Le società straniere possono insediarsi nella zona e occuparsi della distribuzione di beni importati.

Le imprese della NFTZ possono occuparsi del commercio di riesportazione.

Le imprese della NFTZ possono fare commercio di beni da sdoganare.

Possono fare processing trade sia di beni stranieri che domestici. Possono affidare il processo di trasformazione a imprese al di fuori della zona, previa licenza.

I beni trasportati da oltremare nella NFTZ e viceversa possono essere esentate dalla quota import-export e dalle licenze.

Gli equipaggiamenti importati, componenti sciolti, materiali da costruzione, quantità ragionevoli di servizi da ufficio e combustibile per la produzione delle imprese possono essere esentate dalla tassa sulle importazioni e dalla tassa sul valore aggiunto.

I materiali grezzi possono essere immagazzinati senza limite di tempo, quantità e varietà.

I beni stranieri possono entrare liberamente nella NFTZ solo con la registrazione del sistema EDI.

Tassa sul reddito: per le imprese manifatturiere straniere è del 15%. Per le imprese che operano da più di 10 anni, in caso di profitti positivi la tassa sul reddito sarà nulla per i primi 2 anni e dimezzata per i 3 anni successivi.

Value Added Tax (VAT): le imprese manifatturiere della NFTZ sono esenti dalla

VAT. Il commercio di beni da sdoganare all` interno della NFTZ puo` essere esente dalla VAT. Per le imprese dell` Information Communication Technology, la VAT prima del 2010 sara` del 17% e la quota che oltrepassa il 6% sara` rimborsata. Per le imprese di software, fino al 2010 la VAT sara` del 17% e sara` rimborsata la quota che oltrepassa il 3%.

Sussidi finanziari: le imprese manifatturiere possono ottenere sussidi in accordo con il tipo di investimento da sostenere, le tecnologie da utilizzare etc.