

Секция «Востоковедение, африканистика»

Высокоскоростной транспорт Китая: успехи и проблемы

У Цзы

Аспирант

Институт Дальнего Востока РАН, Центр экономических и социальных исследований Китая, Москва, Россия

E-mail: wendywu828@yandex.ru

В начале 2011г. общая протяженность эксплуатируемых железных дорог Китая составила 91 тыс. км – второе по этому показателю место в мире. Но в среднем на каждые 10 тыс. кв. км территории КНР приходится лишь 94,8 км железных дорог, что не достигает и 10% от показателей в Германии.

Вплоть до 2005 г. железнодорожная сеть Министерство железных дорог КНР практиковала смешанную эксплуатацию. Пассажирские и товарные (грузовые) поезда использовали одни и те же пути. С одной стороны, благодаря этому большее количество поездов использовали одну и ту же железнодорожную инфраструктуру, с другой - множились проблемы для эксплуатации и ремонта сети. Оказание приоритета пассажирскому транспорту шло в ущерб грузовым поездам. А ведь на протяжении долгого времени 95% грузовых перевозок в Китае приходилось на железные дороги – по ним, в частности, перевозилось 85% сырой нефти, 85% древесины, 60% угля и 80% продукции металлургической. Из-за перегруженности железных дорог тормозились нараставшие пассажиропотоки. В конце концов власти КНР приняли решение о сооружении сети скоростных пассажирских железных дорог между крупными центрами освоенной части страны

В 2004 г. Госсовет КНР принял первый за всю историю страны «Средне- и долгосрочный план строительства железнодорожной сети КНР». В этом плане четко говорится о том, что к 2020 году общая протяженность эксплуатируемых железных дорог Китая превысит 100 тыс. км, в частности, протяженность новых высокоскоростных железных дорог достигнет 20 тыс. км.

Мировой финансовый кризис заставил правительство пересмотреть как планы расширения и модернизации транспортной сети, так и темпы железнодорожного строительства. Одна из ключевых ролей в усилиях правительства КНР по преодолению последствий мирового валютно-финансового кризиса, по оздоровлению экономики. отведена транспортному комплексу. 31 октября 2008 г. был принят крупномасштабный инвестиционный проект, утвержденный Госсоветом КНР, и дополняющий запланированные бюджетные ассигнования на развитие народнохозяйственного комплекса в размере 4 трлн. юаней, соразмерный с 15% ВВП страны.

В период 11-й пятилетки (2005 – 2010 гг) в качестве главного направления было избрано резкое повышение скорости движения поездов. Для осуществления подобной задачи требовался широкий комплекс работ, начиная от создания и реконструкции путей, оборудования их автоматической сигнализацией, и кончая созданием более мощных, скоростных локомотивов, новых типов вагонов и т.д. В 2008-2010 годы началось сооружение ряда новых железнодорожных магистралей, предназначенных исключительно для перевозки пассажиров.

К 2011 году, была создана крупнейшая в мире (составляющая 30% общей протяженности скоростных дорог в мире) сеть ВСЖД протяженностью 8358 км (6820 км – во внутренних районах Китая). Эта гигантская работа обошлась Министерству железных дорог КНР в астрономическую сумму в 1 трлн. юаней (по данным МЖД КНР стоимость прокладки 1 километра ВСЖД обходится в 100 млн. юаней) и в начале 2011 года в Китае высокоскоростные экспрессы курсировали по 13 построенным ВСЖД.

В результате ускорится пассажирское сообщение, сократится время в пути, увеличится провозная способность сети, будет решена проблема перегрузки крупнейших железнодорожных узлов в периоды массовых поездок. Таким образом, ВСЖД «сожмут» обширное пространство Китая.

Хотя высокоскоростные экспрессы очень удобны и комфортабельны, однако они становятся недоступными для большой категории людей с низким уровнем доходов. На относительно коротких маршрутах преимущество скоростных поездов вовсе сходит на нет из высоких цен билетов.

На сегодняшний день наличие огромной задолженности в 1,8 трлн. юаней (274 млрд. долл. США) Министерства перед китайскими банками за кредит, предоставленный на развитие национальной сети ВСЖД. Однако, некоторые китайские экономисты полагают, что слишком стремительное строительство сети ВСЖД в предыдущие 5 лет оказалось «слишком тяжелым бременем для экономики страны». Это и объясняет новую стратегию Министерства железных дорог КНР на период до 2015 года, направленную на развитие магистралей с различной скоростью движения.

23 июля 2011 года в 20.38 в городе Вэньчжоу (провинция Чжэцзян) скоростной поезд D301 Пекин – Фучжоу врезался сзади в поезд D3115 Ханчжоу – Фучжоу, в результате чего четыре первых вагона из состава D301 упали с железнодорожного моста. Это была первая авария с 2007 года - начала эксплуатации высокоскоростных поездов в Китае. Число жертв фатального происшествия превысило 40 человек и 192 пассажира получили серьезные ранения. Китайская пресса характеризовала это крушение «как самое ужасное после железнодорожной аварии 2008 года, способное серьезно подорвать имидж безопасности китайских скоростных дорог и нанести удар по амбициям руководства страны в деле строительства самой крупной в мире сети ВСЖД». Крушение поезда произошло из-за удара молнии, которая вызвала неисправность сигнальной системы на Южном вокзале г. Вэньчжоу. Эта авария высветила неблагоприятное положение в области эксплуатации высокоскоростных поездов МЖД КНР. Крушение 23 июля поезда серии D заставило всех подумать над вопросом о скорости и путях развития ВСЖД в стране. Июльская авария высветила ещё одну крайне актуальную для Китая проблему: часть китайских экономистов полагает, что крушение экспрессов в Вэньчжоу заставит руководство страны положить конец «массовой экспансии инвестиций» и станет точкой поворота к модели умеренного экономического роста.

Литература

1. Ван Фан. Динамичное развитие высокоскоростных железных дорог Китая//Китай. 5 (67). май 2011/ISSN 1005-5010. с. 35.
2. Тэдао чжиши. 2005. 3. с. 8.

Конференция «Ломоносов 2012»

3. Xu Yue. Derailed Hopes//Beijing Review. Updated August 15. 2011. N 33. August 18. 2011// http://www.bjreview.com/business/txt/2011-08/15/content_383692.htm.
4. http://europe.chinadaily.com.cn/business/2011-01/04/content_11790720.htm.
5. Beijing Review.18.12.2008.