

Железные дороги Китая: перспективы роста

В конце 2013 г. протяженность высокоскоростных линий в Китае преодолела отметку 10 тыс. км, а железные дороги отметили стабильный рост как пассажирских, так и грузовых перевозок. К 2015 г. страна планирует увеличить длину эксплуатируемых высокоскоростных линий до 19 тыс. км.

Статистические данные за 11 мес 2013 г., обнародованные корпорацией China Railways (CRC), которая заменила ликвидированное министерство железных дорог, подтвердили тенденцию роста перевозок на магистральных линиях сети. Объем пассажирских перевозок вырос на 10,7%, достиг 1932 млн чел., тогда как пассажирооборот увеличился на 6,6% — до 970 млрд пассажиро-км. Рост грузовых перевозок отличался более скромными темпами: их объем увеличился на 1,4% — до 3616 млн т. Совокупные инвестиции выросли на 0,9%, вложения в основные средства приросли на 3,8%.

За этими данными стоит стремление добиться баланса между растущей долговой нагрузкой и развитием национальной

железнодорожной сети как средства, обеспечивающего равномерное экономическое развитие регионов страны. Строительство новых линий продолжается в соответствии с генеральным планом 2008 г., включающим ряд проектов, ориентированных на освоение конкретных секторов рынка.

Особое внимание по-прежнему уделяется специализированным высокоскоростным пассажирским линиям (рис. 1), хотя на практике многие новые линии используются как для пассажирского, так и для грузового движения, причем максимальная скорость не превышает 200–250 км/ч. В 2013 г. с открытием семи новых высокоскоростных линий их общая протяженность превысила 10 тыс. км, тогда как

протяженность сети железных дорог в целом перевалила рубеж 100 тыс. км. К 2020 г. правительство страны планирует увеличить длину линий сети до 120 тыс. км.

Новое национальное расписание, вступившее в силу 28 декабря 2013 г., отличается увеличенным до 4378 числом пассажирских поездов, обращающихся ежедневно на железных дорогах Китая. К значимым улучшениям относится организация прямого высокоскоростного сообщения между Шанхаем и городами северо-востока — Харбином и Далянем (рис. 2) с использованием недавно открытой линии Тяньжин — Циньхуандао.

В период с 16 января по конец февраля 2014 г., который традиционно отличается высоким спросом на поездки с учетом роста перевозок в дни новогодних каникул, дополнительно назначены более 300 пар поездов. В результате за две недели, к 30 января, объем перевозок достиг 94 млн чел., что на 14,4% больше выполненного в аналогичном периоде предыдущего года.

В 2014 г. в целом CRC планирует увеличить объем пассажирских перевозок до 2,27 млрд чел. (рис. 3), объем грузовых — на 2%.

Грузовые перевозки

В августе 2013 г. начата работа по анализу расходов в сфере грузовых перевозок; выводы последних отчетов отражают намерения повысить грузовые тарифы с целью их приближения к реальным расходам. Хотя доля железных дорог на национальном рынке грузовых перевозок снизилась с почти 50% в 1980 г. до 17% в 2012 г. (доля автомобильного транспорта, для



Рис. 1. На линии Шэньчжэнь — Гуанчжоу

сравнения, равна 35%), CRC выполняет четверть мирового объема железнодорожных перевозок.

За 10 лет, предшествовавших 2012 г., тарифы на железных дорогах Китая выросли с 0,08 до 0,11 юаней/ткм; в ближайшее время ожидается их повышение только на 0,015 юаней, так как согласно официальной программе, обнародованной в феврале 2013 г., CRC ориентирована на сокращение расходов, повышение прибыльности и привлечение частных инвестиций. Если объем перевозок сырьевых материалов, например угля и леса, остается стабильным в последние годы, многие грузоотправители предпочитают отправлять немассовые грузы автомобильным транспортом, особенно если имеют большое значение сроки доставки.

Национальная комиссия развития и реформ (NRDC) сообщала о



Рис. 2. Строительные работы на линии Харбин – Далянь

намерении увеличить провозную способность железных дорог в перевозках угля на треть к 2020 г. в рамках плана, направленного на создание более эффективных путей доставки угля из богатых, но удаленных

от крупных потребителей месторождений. В 2012 г. железные дороги страны перевезли 2,26 млрд т угля, что на 55% выше уровня 2005 г., и к концу текущего 10-летия должны доставлять потребителям уже 3 млрд т.



Рис. 3. Высокоскоростные поезда CRH3 на линии Ухань – Гуанчжоу

Однако для выполнения этой задачи необходимо устранять узкие места в инфраструктуре не только железных дорог, но и портов и автомобильного транспорта, в нынешнем состоянии неспособной обеспечивать углем сотни тепловых электростанций, особенно в периоды пик. Для решения этой проблемы и уменьшения загрязнения окружающей среды предложено на западе страны, на таких удаленных территориях, как автономные районы Синьцзян-Уйгурский, Нинся-Хуэйский и Внутренняя Монголия, создать крупные резервные запасы угля путем строительства 11 крупных угольных складов и связать их транспортными каналами с основными потребителями угля на Восточном побережье.

Китай намеревается снизить долю угля в структуре энергоносителей до менее чем 65% к 2017 г., или на 2 процентных пункта относительно 2012 г., но в силу продолжающегося роста спроса на энергию прогнозируется и рост добычи угля в абсолютных величинах приблизительно на 2–3% в год.

По некоторым оценкам, CRC уже потеряла конкурентные преимущества перед автомобильным транспортом в перевозках на расстояние менее 1000 км, несмотря на то что по километровой тариф в случае отправки груза по железной дороге ниже, а границы оправданного повышения тарифов весьма ограничены. Для привлечения грузоотправителей в июне 2013 г. CRC ввела систему электронной оплаты перевозки и резервирования мест для грузовых отправок, а также услуги по перевозке от двери до двери.

Один из перспективных секторов рынка представляют перевозки автомобилей. В Китае сборочные производства имеют практически все крупнейшие мировые производители. В 2013 г. железные дороги перевезли 1,2 млн автомобилей, 37 терминалов обслуживают этот

рынок. CRC заказала еще 1000 вагонов-автомобилевозов для таких перевозок.

Проекты новых линий

На состоявшемся в Пекине в январе 2014 г. первом национальном железнодорожном съезде, в работе которого принимали участие представители CRC, компаний — поставщиков и подрядчиков, а также политических кругов, было объявлено, что на развитие железных дорог (включая строительство 6600 км новых линий) в 2014 г. выделяется 630 млрд юаней. К 2015 г. Китай планирует эксплуатировать сеть высокоскоростных линий протяженностью 19 тыс. км, обслуживающих большую часть городов страны с населением более 500 тыс. чел.

Между тем NRDC продолжает рассмотрение планов новых линий на среднесрочную перспективу. Наиболее значимым из них представляется проект пассажирской линии Пекин — Шэньян (692 км новой трассы) с бюджетом 124 млрд юаней, из которых 4,2 млрд предназначены на приобретение подвижного состава. На этой линии для движения с максимальной скоростью 350 км/ч уклон не превысит 30‰, а минимальный радиус кривой — 7000 м. Доля бюджетных источников финансирования данного проекта составит 50%, остальное должно быть получено за счет заемных средств и других источников, включая 36 млрд юаней из фондов железнодорожного строительства CRC.

Одобен проект железной дороги длиной 172 км для смешанного грузо-пассажирского движения, проходящей по территории провинции Ганьсу и двух автономных районов — Нинся-Хуэйского и Внутренняя Монголия. Эта железная дорога стоимостью 4,1 млрд юаней, с уклоном не круче 6‰ и кривыми минимальным радиусом

800 м для движения с максимальной скоростью 120 км/ч образует вторую связь между городами Ганьтан и Увэй (оба в провинции Ганьсу). Планируется, что по линии будут курсировать до 30 пассажирских поездов/сут, а объем грузовых перевозок достигнет 200 млн т в год. Половину расходов на строительство инфраструктуры возьмет на себя CRC.

Запланированная на северо-западе страны линия длиной 630 км Хами (Синьцзян-Уйгурский автономный район) — Эдзин (Внутренняя Монголия) с уклонами до 6‰ и кривыми радиусом не менее 1200 м рассчитана на пропуск трех пар дневных пассажирских поездов и перевозку 30 млн т грузов в год. Проект стоимостью 9,9 млрд юаней (в том числе подвижной состав — 280 млн юаней) планируется реализовать в течение 3 лет, финансирование в равных долях (50:50) обеспечат банки и правительственные источники.

Планируемая в провинции Хунань линия длиной 318 км для смешанного движения с максимальной скоростью 200 км/ч свяжет города Хуайхуа, Хэнъян и Шаоян; за 54 мес планируется построить также 15 станций. Размеры движения прогнозируются на уровне 100 пассажирских поездов/сут, объем грузовых перевозок — 50 млн т/год. Уклон на линии ограничен 13‰, минимальный радиус кривой — 2800 м. По оценке NRDC, расходы на строительство составят 31 млрд юаней, еще 1,4 млрд юаней необходимо на подвижной состав.

Наконец, согласован проект линии длиной 367 км Цюйчжоу (провинция Чжэцзян) — Ниндэ (провинция Фуцзянь), призванный улучшить железнодорожные сообщения в регионе, до сих пор мало развитые.

Railway Gazette International, 2014, № 3, р. 42–44; материалы портала NRDC (www.nrdc.gov.cn).