

Китайская железная дорога: современное состояние и перспективы развития

Chinese railways: current status and prospects

Паршина Л.Н.

канд. экон. наук, доцент кафедры «Экономическая теория» Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I

e-mail: ParshinaLN@yandex.ru

Parshina L.N.

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Department of Economic Theory, Emperor Alexander I Saint- Petersburg State Transport University

e-mail: ParshinaLN@yandex.ru

Юйлоу Л.

Студент Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I

e-mail: 517943024@qq.com

Youilou L.

Student of Emperor Alexander I Saint- Petersburg State Transport University

e-mail: 517943024@qq.com

Аннотация

В настоящее время Китай успешно владеет самыми передовыми в мире технологиями интеграции высокоскоростных железных дорог, технологиями строительства, управления и производства оборудования, которые могут бросить вызов любому конкуренту. В данной статье рассматривается современное состояние китайских железных дорог, и анализируются перспективы их развития.

Сотрудничество Китая по строительству железной дороги, скоростные и высокоскоростные железнодорожные магистрали Китая, высокоскоростная железная дорога Пекин-Шанхай, энергопотребление железной дороги.

Abstract

China now successfully possesses the world's most advanced high speed railway integration technologies, construction, management and equipment manufacturing technologies that can challenge any competitor. This article examines the current state of Chinese railways and analyzes the prospects for their development.

Keywords: China Railway, China's railroad construction cooperation, China's high-speed and high-speed railroads, Beijing-Shanghai high-speed railroad, and railway energy consumption.

Строительство железных дорог в Китае началось в 1876 г. и сегодня они являются одними из самых крупных в мире. По состоянию на конец 2016 г., общая протяженность железных дорог Китая равнялась 124 000 км.

В настоящее время железнодорожная сеть функционирует по всей территории страны, за исключением островов Хайнань и Тайвань, а также полуострова Макао. 23 столицы провинций (муниципалитетов) и особый административный район Гонконг охвачены железнодорожными путями.

В Китае железная дорога является важнейшей национальной инфраструктурой. Железная дорога – это очень популярный и ключевой вид транспорта в стране. По железной дороге осуществляется не только перевозка пассажиров, но и транспортировка важнейших материалов. В частности, с помощью данного вида транспорта перевозят 85% древесины, 100% сырой нефти, 60% угля, 80% стали и мн. др.

Для примера во время празднования китайского нового года, самого грандиозного и масштабного мероприятия в стране, транспортная инфраструктура страны, прежде всего, железная дорога, проверяется на прочность. Китайский новый год также называют праздником Весеннего фестиваля.

Празднование китайского нового года приблизительно длится 40 дней. Большинство граждан страны предпочитают встретить китайский новый год в кругу семьи и, как правило, едут в родной город. Во время Праздника Весны наблюдается так называемое «редкое в мире движение населения». За последние 30 лет количество уезжающих в рамках Весеннего фестиваля увеличилось в несколько раз.

Во время празднования Весеннего фестиваля в 2017 г. услугами национальной железной дороги воспользовались 357 млн пассажиров, услугами гражданской авиации – 100 млн чел., а услугами водного транспорта – 43,5 млн граждан. В 2018 г. китайские железные дороги отправили 390 млн пассажиров, а в 2019 г. уже 410 млн чел. 3 марта 2019 г. было зафиксировано рекордное количество пассажиропотока. В этот день услугами китайской железной дороги воспользовались 12 млн пассажиров.

Для того чтобы справиться с таким количеством пассажиров, перед праздником Весеннего фестиваля ежедневно добавлялось 799 поездов, а после – 836. В пиковые периоды численность ночных китайских поездов «EMU» увеличивается на 106. Коэффициент загрузки пассажиров составляет 91%. Значительно увеличивается количество поездов, отправляющихся в ночное время суток по линии «Гуанчжоу-Чэньюй». За последнее время число железнодорожных линий увеличилось до 380.

Китайская железнодорожная корпорация использует три способа перевозки пассажиров.

Первый способ – «базовый» – направлен для обеспечения текущей деятельности. Второй – «подготовительный», который был организован специально для перевозки пассажиров в период резкого увеличения объема работы железнодорожного транспорта, т.е. в так называемые «часы пик».

Третий способ действует в чрезвычайных ситуациях, когда неожиданно наблюдается резкое повышение пассажиропотока на железнодорожных станциях.

Сегодня руководство железной дороги Китая использует новые линейные ресурсы, оптимизирует организацию перевозок и увеличивает пропускную способность пассажиров. Так, согласно его отчету 2016 г., во время Весеннего фестиваля в день отправлялись 8671 поезд, что на 856 было больше по сравнению с предыдущим годом.

Китай обладает наибольшей в мире сетью скоростных и высокоскоростных железных

дорог. Во время Весеннего праздника 2019 г. функционировало 17 сверхскоростных поездов «Возрождение», способных развивать скорость до 350 км в час.

Система связи и передачи информации на китайской железной дороге очень быстрая и бесперебойная, аварийное командование и локальная сеть связи между локомотивом и вагонами надежно отлажены, что способствует повышению безопасности движения.

В последнее время наблюдается активное сотрудничество Китая по строительству железных дорог с Россией, Вьетнамом, Монголией и Казахстаном. Например, построены такие железные дороги, как Китайско-Казахстанская, Ершанская, Железная дорога Хаммер и др. Проект скоростной железной дороги Москва-Казань между Китаем и Россией был подписан еще в июне 2015 г.

«Один пояс и один путь» – это инициатива, предложенная президентом Китая Си Цзиньпином в 2013 г. по объединению «Экономического пояса Нового Шелкового пути» и «Морского шелкового пути 21-го века». Этот маршрут соединяет Азию, Африку и Европу и активно развивает экономические партнерские отношения со странами вдоль всего маршрута. Этот проект позволит создать сообщество взаимного доверия, экономической и культурной интеграции.

Сегодня железная дорога Китая уже добралась и до Европы. По данному направлению объем железнодорожных грузовых перевозок продолжает расти. Так, в частности, в 2011 г. в европейские страны было отправлено товаров на сумму 600 млн долл., а в 2018 г. – на 16 млрд долл.

В настоящее время возможности скоростных и высокоскоростных железнодорожных магистралей Китая оцениваются очень высоко. Как правило, изначально проектируются поезда со скоростью 250 километров в час. Средняя скорость движения железнодорожного транспорта составляет 200 км / ч или выше. По состоянию на конец 2018 г. общая протяженность скоростных железных дорог превысила 29 000 километров, что составляет более двух третей всех скоростных магистралей мира.

Высокоскоростная железная дорога Пекин-Шанхай соединяет крупнейшие города страны. Данное направление является одним из основных линий для «восьми вертикальных и восьми горизонтальных» скоростных железных дорог в Китае. Общая протяженность данной магистрали составляет 1318 км, на которой имеется 24 станции. Максимальная скорость поездов равняется 380 км / ч, а средняя – 350 км / ч.

На сегодняшний день скоростная железная дорога Пекин-Шанхай отмечает 7-ю годовщину, и она перевезла 825 млн пассажиров. Данная железная дорога проходит через семь провинций и такие крупные города, как Пекин, Тяньцзинь, Хэбэй, Шаньдун, Аньхой, Цзянсу и Шанхай. Она соединяет две основные экономические зоны – Бохайское море и дельта реки Янцзы. Это самая длинная высокоскоростная железная дорога в мире.

По нашему мнению, к основным преимуществам высокоскоростной железной дороги Китая относятся:

- передовые технологии;
- безопасные и надежные перевозки;
- низкая цена;
- высокое качество;
- богатый опыт эксплуатации.

В настоящее время Китай успешно владеет самыми передовыми в мире технологиями интеграции высокоскоростных железных дорог, технологиями строительства, управления и производства оборудования, которые могут бросить вызов любому конкуренту.

В Китае насчитывается уже более 1300 скоростных поездов, по этому показателю страна занимает лидирующее положение в мире. Диапазон скоростей поездов начинается от 200 км в час и доходит до 380 км в час. Китайские строительные компании имеют больше преимуществ с точки зрения стоимости строительства и эффективности работы. По оценкам экспертов, средняя стоимость строительства высокоскоростной железной дороги иностранными компаниями составляет более 0,5 млрд долл. США за километр, а Китай строит в два раза дешевле.

Время строительства железных магистралей китайскими предприятиями занимает меньше времени, чем у иностранных компаний. А стоимость строительства скоростных путей ниже и стандарты не хуже.

Высокоскоростные железные дороги очень изменили уровень жизни китайского народа. Перемены напрямую отразились и на экономике страны. Например, высокоскоростная железная дорога Ухань-Гуанчжоу объединила дельту Жемчужной реки, Чанша, Хунань и Хубэй. Развитая высокоскоростная железная дорога способствует развитию местного туризма и увеличению спроса на местные товары.

Одной из главных целей развития высокоскоростных железнодорожных магистралей в Китае является снижение энергопотребления. Железнодорожный транзит позволяет экономить больше топлива по сравнению с другими видами транспорта, такими как воздушный и автомобильный. Данный вид транспорта также называют экологичным транспортом. Энергопотребление высокоскоростной железной дороги составляет 1/40 самолета и 1/15 шоссе.

Что касается перспектив увеличения скорости поездов, то следует отметить, что в настоящее время теоретически возможно максимально увеличить скорость поездов до 574 км в час. Вопрос увеличения скорости китайского высокоскоростного железнодорожного транспорта будет решаться комплексно, и мы очень надеемся, что по нему в ближайшем будущем будут положительные изменения.