



Стратегия развития железных дорог Вьетнама: видение до 2050 года



ЛЕ Хай Ха

LE Hai Ha

Development Strategy of Vietnam Railways: Vision to 2050 Year

(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 172)

В статье представлены некоторые основные цели транспортной политики и меры по реализации стратегии развития железнодорожного транспорта Вьетнама до 2020 года и видение отраслевых перспектив до 2050 года. В числе прочего называются предпочтения, касающиеся инвестиций в модернизацию действующих сетей, строительство скоростных и высокоскоростных линий, реконструкцию вокзалов, железнодорожных переездов, внедрение ресурсосберегающих и передовых производственных технологий, а также определяются динамика, приоритетность и пропорции планируемых изменений в отдельных сферах отраслевой индустрии и перевозочной деятельности железных дорог. Затрагиваются вопросы государственной бюджетной и финансовой политики, планирования, международных хозяйственных связей, функционирования международных транспортных коридоров, обучения и подготовки специалистов с учетом растущих требований к управлению и новой информационной среде.

Ключевые слова: Вьетнам, железные дороги, стратегия развития, модернизация, инвестиционная политика, система управления, периодизация.

Ле Хай Ха – доктор, профессор, декан факультета гражданского строительства Университета транспорта и коммуникаций, Ханой, Социалистическая Республика Вьетнам.

Железнодорожный транспорт во Вьетнаме занимает значимое место в социально-экономической системе страны, является основным видом перевозки больших объемов грузов на средние и дальние расстояния, обслуживает междугородние пассажирские маршруты, а в крупных городах и местные потребности населения. По сути, ключевую роль железные дороги играют в грузо- и пассажироперевозках на направлениях Север–Юг и Восток–Запад. Причем их доля прежде всего велика в секторе пассажирского общественного транспорта, который как раз принято приоритетно инвестировать и развивать.

Развитие транспортной системы, железнодорожной инфраструктуры, системы организации услуг и управления на высоком уровне обеспечивают плавное, аккуратное, безопасное, точное, быстрое, удобное и эффективное функционирование железнодорожного транспорта, служат делу индустриализации и модернизации страны, помогают региональной и международной интеграции, а также интересам обороны от внешних угроз и защите окружающей среды.

ПЕРИОД ДО 2020 ГОДА

Потребности на рынке транспортных услуг железные дороги удовлетворяют сегодня на 1–2 %, если говорить о доли в отношении пассажирских перевозок (соответственно примерно 4 % и 5 % в Ханое и Хошимине) и 1–3 %, если иметь в виду долю на рынке грузоперевозок. Внимание при этом сосредоточено на инвестировании в модернизацию существующих железнодорожных линий, среди которых приоритетными являются расположенные на оси Север–Юг. Цели обновления – достичь средней скорости движения 80–90 км/ч для пассажирских и 50–60 км/ч для грузовых поездов, повысить пропускную способность, качество эксплуатации и экономическую эффективность таких линий, как Иенвьен–Лаокай, Джалам–Хайфон, Ханой–Тхайнгуен, Ханой–Лангшон.

Характерны и сосредоточение на инвестировании, модернизации и реконструкции главных железнодорожных вокзалов, постепенное устранение мест непосредственных пересечений автомобильных и железнодорожных трасс, первоочередное строительство развязок на перекрестках с большими объемами трафика.

Продолжается исследование и идет подготовка строительства новых двухпутных высокоскоростных железных дорог 1435 мм, реализуются планы электрификации на оси Север–Юг, формируются условия для ускоренного возведения линий с большим транспортным спросом, особенно в зоне, соединяющей Ханой и Хошимин: как Ханой–Винь, Хошимин–Нячанг. На очереди ввод в эксплуатацию всей столь ожидаемой магистрали Иенвьен–Фалай–Халонг–Кайлан. В ближайших планах строительство новых линий Ханой–Лаокай, Ханой–Хайфон, Ханой–Донгданг, Бьен Хоа–Вунгтау, Сайгон–Кантхо, Хайфон–Лачхуен, а также железных дорог к крупным морским портам, промышленным, туристским районам, в сторону Лаоса и в направлении трансазиатской магистрали.

Многообещающей выглядит реализация железнодорожных городских проектов в Ханое и Хошимине. Усиливается участие в разработке железнодорожной техники, новых видов строительных вагонов – современных, удобных, разнообразных по

видам для использования во Вьетнаме и за границей, производстве запасных частей, элементов, необходимых при сборке локомотивов.

ПЕРИОД С 2020 ПО 2030 ГОД

Доля железных дорог в сфере транспортных услуг: 3–4 % – на рынке пассажирских перевозок (соответственно примерно 15 % и 20 % в Ханое и Хошимине) и 4–5 % – на рынке грузоперевозок.

В качестве основных задач этого периода обозначим несколько – часть из них продолжают начатое ранее, а другая часть обозначает уже иное качество и иной уровень развития. Эффективная эксплуатация существующих железных дорог, устранение мест пересечений автомобильных и железнодорожных путей. Осуществление строительства новой двухпутной высокоскоростной линии 1435 мм (с увеличением скорости поезда с 160 до 200 км/ч), наращивание уровня электрификации дорог, создание инфраструктур, способных обеспечить скорость 350 км/ч в будущем; приоритетное строительство участков с большим транспортным спросом на оси Север–Юг.

Исследование подходов и строительство путей к крупным морским портам, промышленным, туристским районам, с учетом предшествующих программ и интересов главных железнодорожных узлов Ханоя и Хошимина, а также реальных возможностей привлечения капитала. Продолжение строительства и ввод в эксплуатацию объектов городских железнодорожных проектов в столичных мегаполисах. Инвестирование в прогрессивные технологии на предприятиях по производству локомотивов, вагонов, рельсов, компонентов и запасных частей на уровне высоких международных стандартов, предполагающих удовлетворение потребностей в эксплуатации и транспортной техники, и дорожной инфраструктуры, и в целом транспортных сетей.

ВИДЕНИЕ ДО 2050 ГОДА

Доля железных дорог в сфере транспортных услуг 5–8 % – на рынке пассажирских перевозок (больше 30 % в Ханое и Хошимине) и 5–6 % – на рынке грузоперевозок.





Завершение строительства двухпутной высокоскоростной железнодорожной линии 1435 мм на оси Север–Юг. После 2050 года ввод в эксплуатацию поезда со скоростью 350 км/ч; модернизация железнодорожной сети до уровня, полностью удовлетворяющего потребности пассажирских и грузовых перевозок; сдача в эксплуатацию железной дороги Тайнгуен – трансазиатской, связавшей крупные морские порты и основные промышленные районы страны. Окончание работ по созданию сети городских железных дорог в Ханое и Хошимине, инвестирование в развитие систем городских железных дорог в других крупных городах в соответствии с утверждёнными правительством планами. Соответствие уровня предприятий отрасли современным тенденциям. Сборка и производство локомотивов, вагонов удовлетворяют спрос в стране, а частично и экспортные заявки.

Политика и меры реализации: активное выделение капитала из государственного бюджета; приоритетными являются ОПР, льготные кредиты иностранных государств и международных доноров, выпуск государственных, корпоративных облигаций для инвестирования в строительство главных национальных и городских железнодорожных линий.

Разработан и действует специальный механизм для поддержки тех секторов экономики, которые готовы инвестировать в развитие инфраструктуры и железнодорожного, транспортного бизнеса в форме

контрактов «строительство – эксплуатация – передача» (ВОТ), «строительство – передача» (ВТ), государственно-частного партнерства (ГЧП). Ту же стимулирующую роль предполагает использование земель, фигурирующих в проектах строительства городских железных дорог, вокзалов. Они становятся поводом, чтобы привлечь инвестиционный капитал на объекты железнодорожной инфраструктуры на экономически выгодных линиях в соответствии с государственным планом и стратегией социального развития. Продвижение социализационной политики бизнеса в железнодорожном транспорте, готовность мобилизовать ресурсы секторов экономики и иностранных инвесторов, чтобы вложить их в такие транспортные сооружения, как склад, или такую технику, как погрузочные машины, и т.д.

Существуют и механизмы поддержки предприятий железнодорожной отрасли, заинтересованных в импорте современных технологий из развитых стран, стремящихся быстрее заменить устаревшие и к тому же энергоёмкие и малой мощности транспортные средства.

Рациональная инвестиционная политика все более касается такой сферы, как обучение и подготовка человеческих ресурсов. Ситуация заставляет заниматься программами поддержки и привлечения квалифицированных специалистов, работающих в области транспорта, особенно связанной с высокоскоростными железными дорогами. Увеличиваются инвести-

ции в организацию учебного процесса и расширение форм обучения, придается большее, чем раньше, значение социализации в образовании, обеспечению качества человеческих ресурсов, их соответствия потребностям современных железных дорог. Меняется политика в отношении зарплат и вознаграждения сотрудникам, работающим в особых условиях, особенно в отдаленных и неблагоприятных районах. Создаются научно-исследовательские учреждения, занимающиеся образовательными проблемами на транспорте, растут затраты на модернизацию железнодорожных профессионально-технических училищ, подготовку квалифицированных кадров. Приоритетным стало обучение за рубежом по специальности «Железная дорога».

Есть и всё ощутимее политика, направленная на практическое применение научно-технических знаний на производстве, в инженерной деятельности. Повышается внимание к использованию информационных технологий при планировании, организации перевозочного процесса, работе с клиентами, эксплуатации системы автоматических продаж и контроля билетов, процедур и методов управления качеством, стандартизации промышленной продукции в соответствии с государственными техническими нормами Вьетнама и международными стандартами.

Расширение международного сотрудничества со странами, где давно сложились железнодорожные традиции, есть богатый опыт транспортного бизнеса, дает вьетнамским специалистам свои ориентиры. Они касаются построения системы цен, стоимостных критериев, являющихся средствами макрорегулирования, своеобразного векторного рационального развития железнодорожного транспорта, включающего аспекты качества, надежности, безопасности, удобства, экономичности. Здесь же задачи мультимодальных перевозок, логистики в области грузовых перевозок, защиты интересов пассажиров.

В то же время в разряд актуальных встает задача не просто конкретизировать по-

литику в целях поощрения межведомственного сотрудничества и создания благоприятных условий предприятиям, готовым расширять совместное с транспортниками производство, ассоциативно участвовать в общецелевых программах, но и привлечь во внимание стратегически важную для всех ответственность за сохранение транспортной безопасности страны.

В первую очередь речь идет о выполнении планов по восстановлению режима безопасности в зонах железнодорожных коридоров, утвержденных правительством. Ускоренная реконструкция и модернизация систем инфраструктуры в этих коридорах позволит добиться сокращения числа аварий, а с ними и числа пострадавших от них каждый последующий год. Сопутствовать этому должны повышение эффективности пропаганды, распространения юридического просвещения, непосредственная борьба с нарушениями правил на железной дороге, усилия службы спасения по минимизации потерь при авариях.

Естественно, одной из обязанностей остается необходимость контролировать, предотвращать и ограничивать загрязнение окружающей среды из-за экологической специфики железнодорожного транспорта, потребности заботиться о переработке отходов, искать возможности для использования экологически чистого топлива, возобновляемых источников энергии, наращивания потенциала системы железнодорожной инфраструктуры для адаптации к изменению климата и повышению уровня моря.

Правительство Вьетнама поощряет все отраслевые секторы экономики и мобилизует все ресурсы, чтобы инвестировать в развитие инфраструктуры, локомотивного и вагонного хозяйства, обеспечивает единое управление и стратегическую направленность в деятельности железнодорожного транспорта. С этой точки зрения важна преемственность действий в каждом из предусмотренных периодов, и именно ее сохранение становится гарантом достижения поставленных целей.

Координаты автора: **Ле Хай Ха** – haiha_le@yahoo.com.

Статья поступила в редакцию 20.09.2016, принята к публикации 17.01.2017.

