



Приоритеты китайских скоростей



Ирина КАРАПЕТЯНЦ
Irina V. KARAPETYANTS

Сергей САЗОНОВ
Sergey L. SAZONOV



Карпетянц Ирина Владимировна — доктор исторических наук, профессор, директор института международных транспортных коммуникаций, проректор по международным образовательным программам Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Москва, Россия.

Сазонов Сергей Леонидович — кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Института Дальнего Востока Федерального агентства научных организаций (ФАНО), Москва, Россия.

Динамичный и планомерный экономический и научно-технический рост народного хозяйства Китая в начале XXI века во многом предопределили масштабные инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры и прежде всего в строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ). Все выше становится мобильность населения, сокращается время нахождения грузов и пассажиров в пути, рекордными являются скорости перемещения, доступность приобретают некогда оторванные от центра районы страны. Авторы анализируют и обобщают сегодняшние тенденции транспортного рынка, оценивают сложившиеся конкурентные преимущества ВСМ, финансовые проблемы действующих программ и тот реформаторский курс, который руководство КНР осуществляет для модернизации железнодорожного комплекса.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, Китай, реформа, высокоскоростные поезда, ВСМ, инвестиции, экономика, конкуренция.

Китайское руководство рассматривает железнодорожный комплекс в качестве ключевой жизнеобеспечивающей системы экономики. Динамичный хозяйственный рост КНР в начале XXI века в значительной мере был подготовлен масштабными инвестициями в развитие железнодорожной инфраструктуры, что способствовало укреплению целостности страны, ее международного влияния. Новые скоростные пути «сжимают» обширное пространство Китая, превращая дорожную сеть в надежную, эффективную и доступную для населения. Строительство железнодорожного комплекса превратилось в новую стратегическую отрасль промышленности, что стимулирует рост в смежных высокотехнологичных областях экономики.

ВСЕ ДОСТУПНЕЕ И БЫСТРЕЕ

В период 2000–2013 годов было построено более 17 тыс. км новых железных дорог, и в начале 2014 года их протяженность превысила 100 тыс. км, включая 10463 км скоростных. В стране сформировался каркас железнодорожной сети из шести меридиональных и пяти широтных магистралей.

Таблица 1

Время поездки на ВСМ от Пекина до крупнейших городов Китая

Пекин						
1 час	2 часа	3 часа	4 часа	5 часов	8 часов	9 часов
Тяньцзинь	Чжэнчжоу	Наньцзин	Ханчжоу	Шанхай	Гуанчжоу	Сянган (2015 г.)
Шицзячжуан	Цзинань	Хэфэй	Ухань	Харбин		
	Шэньян	Чанчунь	Сиань			
	Тайюань	Далянь				

Согласно «Плану развития урбанизации в КНР в период 2014–2020 гг.», общая протяженность высокоскоростных магистралей (ВСМ) в КНР к 2020 году превысит 20 тыс. км, а суммарная длина линий поездов со скоростью не менее 160 км/ч составит 40 тыс. км. Обычные железные дороги соединят города с населением, превышающим 200 тыс. человек, а ВСМ, состоящие из четырех линий в направлении «север-восток» и четырех маршрутов в направлении «восток-запад», охватят почти все города Китая с числом жителей 500 тыс. и более, обеспечат доступ к скоростному железнодорожному сообщению не менее 90% населения страны. Строительство новых магистралей обойдется в 1 трлн юаней.

Растущая сеть ВСМ позволит людям добираться от Пекина до подавляющего большинства административных центров провинций страны за время, не превышающее 8 часов (таблица 1), за исключением лишь Хайкоу, Наньнина, Куньмина, Урумчи и Лхасы, а время в пути между крупнейшими городами должно сократиться в 2 раза. В результате ускорится пассажирское сообщение, увеличится провозная способность дорог и будет решена проблема чрезмерной нагрузки на крупнейшие железнодорожные узлы в периоды массовых поездок жителей Китая. В январе 2014 года объемы перевозок пассажиров по сравнению с предыдущим годом выросли на 7,9% и составили 257 млн поездок, а количество использованных составов возросло на 157 пар – до 2667 единиц. Ежедневно в стране курсировало 5 тыс. поездов, перевоза около 6,8 млн пассажиров в сутки.

Строительство высокоскоростных магистралей значительно повысило мобильность населения КНР – к началу 2014 года на долю ВСМ приходилось около 25% всех пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. Ежегодный прирост объема пассажирских перевозок на линии Пекин–Тяньцзинь со дня ее открытия сохранялся

на уровне 20%, Пекин–Шанхай – 40%, и это с учетом того, что интервалы между отправлениями скоростных составов в обоих направлениях составляют 4–5 мин. За один лишь 2013 год услугами самой протяженной в мире ВСМ Пекин–Гуанчжоу воспользовались около 100 млн пассажиров. Кроме того, магистраль сделала более доступными туристические объекты – после открытия по ней движения число туристов, которые посетили города Ухань, Чанша, Чжэнчжоу, Шицзячжуан и Пекин, увеличилось на 20%.

КОМПРОМИССЫ КОНКУРЕНТОВ

По мере расширения сети ВСМ скоростные поезда стали конкурировать с традиционными региональными авиакомпаниями – они нарушили господство авиационного транспорта на рынке пассажирских перевозок на расстояние свыше 1 тыс. км. Согласно оценкам специалистов Университета гражданской авиации КНР, введение в эксплуатацию ВСМ снижает количество авиапассажиров на данном внутреннем направлении на 30%.

После открытия движения на линии Чжэнчжоу–Сиань время поездки между двумя городами сократилось с 6 до менее 2 часов, а региональным авиакомпаниям пришлось отменить почти все авиарейсы внутри провинции Хубэй. А с открытием в 2012 году ВСМ Пекин–Ухань некоторые региональные авиаперевозчики снизили стоимость билетов на перелет по этому маршруту с 1 тыс. юаней (\$160) до 200 юаней (\$32). В 2013 году вступила в строй высокоскоростная трасса Шэньчжэнь–Пекин, которая сокращает время поездки между двумя городами до 8 часов вместо прежних 29 (в дальнейшем будет продолжена до Сянгана).

Билет на ВСМ в зависимости от класса стоит от 2727 до 540 юаней (на обычный поезд – от 257 до 720 юаней)¹. Билет на 3-ча-





совой авиационный перелет Шэньчжэнь—Пекин аэробусом A380 авиакомпании China Southern Airlines обходится в 1750 юаней. В итоге в 2013 году ведущие китайские компании объявили о снижении пассажирских тарифов: China Southern Airlines сделала скидки до 73%, а Air China снизила цены на 57% на перелет по маршруту Пекин—Ухань. Генеральный директор China Eastern Airlines Лю Шаоюн полагает, «что в недалеком будущем сеть ВСМ Китая будет охватывать практически все районы страны, что окажет прямое и длительное давление на 60% рынка гражданской авиации КНР» [1].

Острая конкурентная борьба между двумя видами транспорта КНР вынудила их руководство приступить к разработке путей сотрудничества и выработке компромиссов в борьбе за привлечение пассажиров. В 2013 году авиакомпания Air China заключила партнерское соглашение с Шанхайским управлением дорог Китайской железнодорожной корпорации (КЖК), согласно которому пассажиры при заказе авиационного билета в любом из двух шанхайских аэропортов одновременно могут приобрести билеты на ВСМ, совершающие поездки между Шанхаем и четырьмя ближайшими городами — Сучжоу, Ханчжоу, Чанчжоу и Уси. Кроме того, Air China разрабатывает возможность стыковки своих международных авиарейсов с расписанием высокоскоростных поездов.

Другие китайские авиационные компании прибегают к более радикальным мерам: China Eastern Airlines с 2013 года заказывает и оплачивает билеты на ВСМ тем пассажирам авиакомпании, которые пользуются ее услугами и совершают перелеты в соседние с Шанхаем или Уханем города, и увеличила количество поездок по схеме «авиа—ВСМ» между двумя аэропортами Шанхая (Hongqiao и Pudong) и четырьмя крупными городами — Сучжоу, Уси, Чанчжоу и Нинбо. Авиакомпания Hainan Airlines с 2013 года скорректировала расписание своих полетов с графиком движения высокоскоростных поездов в провинции Хайнань.

В современных условиях в товарообмене возрастает доля торговли дорогостоящим грузом с коротким циклом обраще-

ния. Многие годы в Китае при транспортировке грузов службы срочной доставки на 95% были задействованы авиационный и автомобильный виды транспорта, а на долю железных дорог приходилось лишь 5%. С быстрым развитием сети ВСМ ситуация кардинально изменилась — ведущий оператор железных дорог China Railway Group в 2013 году подписал соглашения о сотрудничестве с основными китайскими и зарубежными компаниями по экспресс-доставке: SF Express, China Post, UPS, Pony Express, DHL, TNT Express. Проведенные тогда расчеты себестоимости перевозки срочных грузов по ВСМ Гуанчжоу (Гуандун) — Чанша (Хунань) доказали, что стоимость их доставки на расстояние от 500 до 1 тыс. км по сравнению с авиaperевозками может быть снижена на 40–50% [2].

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС

Сегодня китайские госкорпорации самостоятельно разрабатывают новые, более скоростные составы для ВСМ. 3 декабря 2010 года в ходе экспериментального испытания модели CRH-380A, проводившегося на участке Пекин—Шанхай от Цзаочжуана (Шаньдун) до Бэнбу (Аньхой), максимальная скорость экспресса достигла 486,1 км/ч — это новый мировой рекорд скорости движения поездов. Предыдущий (416,6 км/ч) был зарегистрирован 28 сентября того же года в ходе пробной эксплуатации на ВСМ Шанхай—Ханчжоу. В июле 2012 года руководство корпорации CSR объявило об успешном испытании поезда, способного развивать скорость в 500 км/ч, а уже в январе 2013 года новый экспериментальный поезд установил впечатляющий рекорд — 600 км/ч [3].

Специалисты министерства железных дорог (МЖД) уделяют повышенное внимание совершенствованию и внедрению составных частей и элементов ВСМ. При эксплуатации высокоскоростных поездов, как известно, возрастают динамическая нагрузка на рельсовое полотно, тормозной путь, центробежная сила на поворотах и аэродинамическое сопротивление. Для решения этих проблем китайские конструкторы увеличили осевое расстояние между рельсовыми путями, сделали более

высоким радиус закруглений и выравниваний по горизонтали и вертикали, более высокий кант рельса. Плюс к тому применяются особые рельсы, эластичный крепеж и большее поперечное сечение туннелей.

При проведении тестовых испытаний экспресса CRH380A на скорости 400 км/ч такие показатели, как коэффициент возможного схода с рельсов, степень уменьшения давления колеса оси и максимальное боковое давление на колеса, составляли соответственно: 0,13; 0,6 и 16 [4]. Эти показатели являются основными при определении степени безопасности движения скоростного поезда и, чем они меньше, тем больше безопасность. Международные стандарты предполагают цифры 0,8; 0,8 и 48 [5].

Уровень шума в вагоне CRH380A во время движения со скоростью выше 300 км/ч всего 61 дБ, тогда как в салоне самолета Boeing при взлете он равен 81 дБ, а в автомобиле на скорости в 120 км/ч обычно близок к 76 дБ. Что касается технической надежности, то 146 скоростных поездов CRH380A производства компании CSR Sifang, составлявших в 2013 году 50% парка подвижного состава ВСМ, в процессе эксплуатации на десяти разных магистралях установили рекорд безопасного пробега в 160 млн км.

В области железнодорожного строительства китайские специалисты собственными силами создали ряд новых подлинно инновационных разработок. Участок Голмуд–Лхаса стал самым высокогорным в мире – перегон протяженностью 960 км проложен на высоте более 4 км над уровнем моря. ВСМ нередко пересекают водоемы глубиной более 100 м и проходят через мосты-тоннели на высоте более 80 м. Железнодорожный мост Тяньсинчжоу через р. Янцзы на трассе Пекин–Гуанчжоу вблизи г. Ухань имеет самый протяженный пролет в мире – 504 м, а подземный тоннель, оснащенный шестью железнодорожными линиями для высокоскоростных поездов в г. Шицзячжуан (Хэбэй), имеет протяженность 4,98 км. В 2014 году пробит самый высокогорный в мире 9490-метровый тоннель для строящейся магистрали Ланьчжоу–Урумчи на высоте 4345 м. В нынешнем же году началось строительство моста «Хутун» длиной 11 км через реку Янцзы, который свяжет Шанхай с Наньтуном

(Цзянсу) и станет самым протяженным железнодорожным вантовым мостом в мире. По нему будут проложены четыре железнодорожных пути (два для ВСМ) и шесть автомобильных полос.

Китай уже обогнал многие страны мира не только в плане проектирования и прокладки бесшовных рельсов, но и овладел технологией противодействия температурному воздействию. Предназначенные для движения в холодных регионах поезда типа CRH380В (разработаны компанией CNR для ВСМ Харбин–Далынь) могут курсировать при температурах –40 и +40 (зимой скорость составляет 200 км/ч, в летнее время – 300 км/ч).

В 2013 году корпорация CSR закончила тестирование скоростных поездов (200–250 км/ч), способных получать питание как от контактных сетей, так и от аккумуляторов. Сейчас они стали эксплуатироваться в тех районах Китая, где железнодорожная сеть на отдельных участках не имела контактных линий.

Подразделение Changchun Railway Vehicle Co., Ltd. корпорации CNR создало прототип гибридного скоростного локомотива, использующего от двух до трех источников питания: электродвигатель, дизельный двигатель и аккумуляторные батареи. Они будут формироваться по принципу «два в одном» или «три в одном» в зависимости от условий эксплуатации и состояния железнодорожного полотна. Поезда готовы передвигаться со скоростью 160–180 км/ч не только на основных магистралях, но и вспомогательных ветках.

В значительной мере инновационные решения при разработке подвижного состава и строительстве полотна для ВСМ были достигнуты благодаря развитию НИОКР. В начале 2014 года вопросами развития подвижного состава и повышения качества сетевого оборудования занимались 25 университетов, 11 исследовательских центров, 51 отраслевая лаборатория и инженерные центры [6]. В 2012 году в Чанчуне (Цзилинь) запущен крупнейший в КНР центр разработок и производства скоростных пассажирских составов (корпорация CNR). Его рабочая площадка (290 тыс. км²) стала самой масштабной и наиболее укомплектованной передовым оборудованием производственной базой в мире. Центр способен ежегодно





производить: 500 вагонов для обычных пассажирских поездов, 100 высокоскоростных экспрессов нового поколения модели CRH380A, 800–1000 вагонов для ВСМ, 1200 вагонов для междугородных экспрессов. В 2013 году CSR открыла свой первый НИИ, в задачи которого входит не только разработка новейших технологий для ВСМ, но и определение экономической и промышленной стратегии корпорации [7].

МУЛЬТИПЛИКАТИВНЫЙ ЭФФЕКТ

Появление ВСМ в Китае одновременно стало и технологическим прорывом, и сыграло большую роль в стимулировании развития экономики страны и активизации внутреннего спроса. Согласно расчетам экономистов на основе межотраслевых балансов, каждый миллиард юаней, вложенный в развитие ВСМ, создает более 20 тыс. новых рабочих мест в железнодорожной отрасли и в 2 раза больше рабочих мест в смежных отраслях. Аналитическая компания China Galaxy Securities выявила, что инвестирование 700 млрд юаней (\$108,5 млрд в железнодорожное строительство может обеспечить спрос на 30 млн т стали и 140 млн т цемента. Китайские специалисты единодушны в своих оценках: *капиталовложения в железнодорожную инфраструктуру способствуют росту ВВП КНР на 2–3%*.

Строительство железных дорог помогает динамичному развитию экономики прилегающих районов и многих связанных с прокладкой новой трассы отраслей. По оценкам экспертов железнодорожного министерства, самая протяженная в мире ВСМ Пекин–Гуанчжоу позволит ежегодно увеличивать ВВП страны на 30 млрд юаней. Магистраль объединяет пять важнейших экономических зон, и ожидаемое повышение деловой активности в 28 крупнейших городах, расположенных в регионе, обеспечит в течение пяти лет после открытия дороги дополнительный рост ВВП Китая на 3–5%.

После ввода в строй в 2006 году наиболее удаленной западной железной дороги Цинхай–Тибет (1956 км) ВВП тибетского автономного района увеличился с 34,2 млрд юаней до 80,2 млрд юаней в 2013 году. В этот период доходы местной туристической отрасли ежегодно поднимались примерно на 25%, а общее количество туристов, посе-

тивших район, выросло с 1,8 млн до 12,9 млн. В 2013 году 330 тыс. человек или 10% населения Тибета работали в туристической индустрии. Благодаря стремительному развитию региональной экономики объем экспортно-импортных операций на подведомственной автономии территории превысил \$3 млрд. За три года эксплуатации дороги Ухань–Гуанчжоу число перевезенных пассажиров превысило 100 млн. Расположенные в зоне ее прилегания города провинции Хунань – Чанша, Биньчжоу, Хэньян смогли реализовать более 3 тыс. промышленных проектов, составляющих сегодня 40% их индустриального потенциала, и создать более 50 тыс. новых рабочих мест, при этом рост объема розничных продаж в этих городах стал значительно превышать средний по провинции.

Приводимые примеры в известной мере отражают результаты специализации железнодорожного комплекса КНР, которая, с одной стороны, демонстрирует кардинальный рост скорости движения в соответствии с потребностями пассажиров (развитие сети ВСМ), а с другой – рост провозной способности обычных магистралей для обеспечения массовых грузовых перевозок с минимальной себестоимостью. По сути, развитие ВСМ продуцирует значительный внутриотраслевой мультипликативный эффект.

Согласно анализу, проведенному КЖК, изъятие одного пассажирского состава из магистральной со смешанным типом эксплуатации (создание специальной выделенной железной дороги для высокоскоростного пассажирского движения) позволяет повысить пропускной потенциал магистральной на 1,5–2 грузовых состава [9]. Увеличение доли грузовых железнодорожных перевозок в совокупном грузообороте транспорта страны на 1% снижает себестоимость национальной логистики на 21,2 млрд юаней [10].

С открытием ВСМ Цзинань–Циндао, Ухань–Гуанчжоу и Шанхай–Нанкин грузооборот на действующих грузовых железных дорогах увеличился на 200 млн т в год. В частности, на участке Шанхай–Нанкин старой ветки Пекин–Шанхай он составил более 230 тыс. т в день. По данным МЖД, после введения в эксплуатацию в 2010 году ВСМ Пекин–Шанхай пропускная способность грузовых магистралей в том направ-

лении возросла на 140 тыс. т ежедневно, или 50 млн т в год.

Создание крупнейшей в мире сети ВСМ обошлось МЖД в астрономическую сумму — более 2,5 трлн юаней, подавляющая часть которой была сформирована за счет займов и кредитов с участием центральных банков. Многие биржевые аналитики полагают, что руководители министерства подпитывают интерес к ускоренному строительству ВСМ путем постоянной эмиссии новых акций как источника финансирования, который «достался им подобно бесплатному обеду» [11]. По прогнозам аналитиков китайского Minsheng Bank, соотношение объема долговых обязательств к стоимости основных фондов МЖД может возрасти до 70% в том случае, если министерство будет и в дальнейшем полагаться только на государственные банковские займы и эмиссию своих ценных бумаг при продолжении экспансии расширения сети обычных и высокоскоростных железных дорог.

НАПРАВЛЕНИЯ РЕФОРМ

Огромная финансовая задолженность МЖД и необходимость выявления дополнительных источников финансирования развития отрасли вынудили руководство страны заняться реформированием железнодорожной монополии. Предпосылки к изменению курса появились в 2012 году, когда специалисты признали, что роль министерства должна заключаться в создании наиболее благоприятной среды для развития конкуренции и предпринимательства и использовании в этих целях преимущественно косвенных форм и методов государственного регулирования. Основным хозяйствующим субъектом, как предполагалось, могут стать управления дорог, а государство будет отвечать лишь за общее руководство отраслью, формирование инвестиционных фондов для значимых национальных программ и проектов в области железнодорожного транспорта.

Кардинальная реформа МЖД развернулась после 18-го съезда Компартии Китая и 3-го пленума ЦК КПК 18-го созыва (ноябрь 2013 г.), которые взяли курс на всесторонние преобразования в сфере государственных предприятий, поскольку «они являются низкоэффективными и получают

чрезмерные государственные преференции» [12]. Руководство КНР приступило к проведению ориентированных на рынок реформ госкорпораций, чтобы продолжить демонтаж их монопольного положения и добиться поощрения конкуренции. В резолюции пленума отмечалось, что на предприятиях естественных монополий будут разделяться функции государственных полномочий и хозяйственного управления. Частный капитал сможет участвовать в инвестиционных проектах наравне с государственным и тем самым осуществится переход к экономической модели, основанной на праве смешанной собственности.

Был одобрен план по реструктуризации МЖД, заключающийся в разделении функций государственного управления и хозяйственной деятельности китайских железных дорог и одновременном выделении из монопольной структуры министерства конкурентных видов деятельности. Возникли административное и коммерческое подразделения — Государственное управление железных дорог (ГУЖД) и упоминавшаяся уже Китайская железнодорожная корпорация (КЖК). Задача ГУЖД заключается в обеспечении соблюдения технологических стандартов, осуществлении контроля безопасности на железнодорожном транспорте, проведении оценки качества инфраструктурного строительства. Министерство транспорта КНР и ГУЖД взяли на себя контроль за деятельностью КЖК (China Railway Corp.). Корпорации поручено заниматься оперативной деятельностью вместо реорганизованного МЖД, определять уровень железнодорожных тарифов, заниматься трудоустройством 2 млн отраслевых сотрудников. Правительство обязуется финансировать железнодорожное строительство, предоставлять субсидии КЖК в течение трех лет после начала реформирования, стимулировать привлечение инвестиций в отрасль.

По замыслу руководства КЖК должна «сотрудничать со всеми заинтересованными сторонами с целью извлечения максимальной прибыли из переданных ей активов и постепенно сокращать сумму задолженности бывшего МЖД. Корпорация является предприятием, основным исключительно на государственном капитале. Министерство финансов КНР, уполномочен-





ное Госсоветом, будет выполнять обязанности инвестора, контролировать уровень задолженности, следить за качеством и объемами эмиссии ценных бумаг КЖК.

В дальнейшем 18 железнодорожных управлений будут трансформированы в семь региональных корпораций: Северо-Восточную, Восточную, Центральную, Юго-Западную, Северо-Западную, а также представляющие Пекин и Тяньцзинь. Нынешняя Сианьская корпорация может превратиться в независимую либо войти составной частью в Северо-Западную корпорацию со штаб-квартирой в г. Ланьчжоу (Ганьсу). Несколько ключевых ВСМ могут войти в состав новых корпораций в качестве независимых агентов – например, Пекин–Сянган.

Многие годы низкая стоимость пассажирских билетов и убыточность этого сегмента деятельности в основном компенсировались доходами от грузовых перевозок. С 2003 года министерство поднимало грузовые тарифы девять раз, а последнее повышение в марте 2013 года зафиксировало их уровень в 0,13 юаня за т/км. Китайские аналитики полагают, что если государство откажется реструктурировать часть долга бывшего МЖД, то у новой корпорации не останется иного выхода, как повысить стоимость железнодорожных тарифов. По мнению профессора Пекинского университета транспорта Чжао Цзяня, «сегодня КЖК, будучи коммерческой организацией, вряд ли будет мириться с убытками» [13].

С 15 июня 2013 года КЖК приступила ко второму этапу реформирования отрасли для снижения совокупных затрат на железнодорожные грузоперевозки. Для организации конкурентного рынка услуг и более полного удовлетворения потребностей экономики КНР формируется коммерческая инфраструктура рынка грузовых железнодорожных перевозок, которая должна представлять собой эффективный механизм предоставления услуг, обеспечивающий свободный доступ заинтересованных компаний на рынок и стимулирующий развитие конкуренции. Ради дальнейшего развития конкуренции и поэтапного прекращения перекрестного субсидирования грузовых и пассажирских перевозок с февраля 2014 года тарифы на грузоперевозки были

увеличены на 0,03 юаня за т/км. По мнению аналитиков, это повышение окажет свое влияние прежде всего на экономику угольной и сталелитейной отраслей, осуществляющих транспортировку своей продукции на дальние расстояния. Что касается самой железнодорожной корпорации, то за счет новых тарифов ее доходы будут возрастать на 40 млрд юаней ежегодно.

ИНВЕСТИЦИИ НАВЫРОСТ

Для расширения железнодорожной сети КЖК рассчитывает привлекать дополнительные источники финансирования с помощью Фонда железнодорожного развития (ФЖР) и путем расширения сотрудничества с Национальным инвестиционным фондом Китая (НИФК). Отличительная особенность НИФК – возможность получения бюджетного финансирования проектов инфраструктурного строительства при соблюдении ряда условий, включая соответствие проекта стратегическим отраслевым государственным программам.

По замыслу руководства корпорации ФЖР мог бы играть роль инвестиционной платформы, открытой для частного капитала и средств местных правительств. Планируется, что доля государственного участия в формировании финансовых средств фонда может составлять 50%, КЖК – 40%, а 10% останутся остальным участникам, поскольку новые железнодорожные магистрали стимулируют экономическое развитие на региональном уровне и создают новые рабочие места.

Своим решением от 28 марта 2012 года об учреждении зоны финансовой реформы в городе (Чжэцзян) Госсовет КНР наделил местный муниципалитет правом привлекать частные инвестиции для развития городской инфраструктуры. Первым шагом местных властей стала продажа 50%-ного пакета акций строящейся государственной железной дороги длиной 52,22 км и стоимостью в 17,6 млрд юаней. Пакет был быстро раскуплен индивидуальными инвесторами и частными компаниями. Покупатели утверждали, что «акции государственной компании более надежны, чем вклады в коммерческих банках, а долгосрочные проценты по железнодорожному кредиту выглядят более привлекательно по сравнению с аналогич-

ными «финансовыми продуктами» банков» [14].

Местное железнодорожное управление СУАР явилось первым подразделением реорганизованного МЖД, которое сразу стало привлекать частных инвесторов в инфраструктурное строительство. Совместное предприятие с уставным капиталом в 50 млн юаней было зарегистрировано в уезде Цапдал Сибэ, половина которого сформирована за счет частных инвестиций. В 2014 году директор департамента инвестиций ГКРР У Хун заявил, что правительство КНР ускорило разработку положений, стимулирующих участие частного капитала в развитии железнодорожного транспорта Китая. Согласно данным Всекитайского общества исследований в области частного предпринимательства, в 2012 году в стране «объемы частного капитала превышали 60 трлн юаней (9,49 трлн долл. США), включая 35,2 трлн юаней (\$5,57 трлн из личных средств на банковских депозитах и 25 трлн юаней (\$3,96 трлн в виде активов частных предприятий [15].

Желание соучаствовать в инвестициях, направляемых в первую очередь на форсированное развитие высокоскоростных железных дорог, естественно для частного капитала, муниципальных и региональных структур. Все видят, каков результат строительства и какова экономическая эффективность финансовых вложений в отрасль.

По общей протяженности действующих железных дорог (2014 г. — 100 тыс. км), Китай занимает 2-е место в мире (уступая лишь США — 228,5 тыс. км). Загруженность этого вида транспорта — самая высокая на планете. Железнодорожный транспорт страны занимает первое место по объему пассажирских перевозок (2013 г. — 2,08 млрд человек), второе место в мире по объему грузоперевозок (плотность их вдвое превышает российскую (23,8) и значительно выше уровня США (16,1), Индии (15,5), стран Европы (3,7). Железнодорожная отрасль КНР является крупнейшим работодателем — в 2013 году численность персонала дорог составляла около 2 млн человек.

В условиях, когда Китай активно осуществляет электрификацию существующих магистралей и принимает меры по наращиванию мощностей ГЭС и АЭС, конкурентоспособность железных дорог будет возрастать. Стоимость транспортировки 1 т груза

на расстояние в 1 км железнодорожным транспортом стоит сейчас 0,13 юаня, тогда как та же перевозка автомобилями обходится в 0,5 юаня, а авиационным транспортом — 6 юаней. И, наконец, практика доказывает, что пропускная способность железнодорожной магистрали при меньшей ширине отвода земли значительно выше провозной способности автомобильной дороги. В будущем значение этих факторов будет определять дальнейшее повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта КНР, способствовать его экономическому и техническому прогрессу.

ЛИТЕРАТУРА (КРАТКИЙ СПИСОК)

1. China's high-end manufacturing booms on fast track // http://usa.chinadaily.com.cn/business/2012-10/22/content_15836501.htm. [Доступ 4.04.2014].
2. Shi Yingying (China Daily). Looking to China's logistics market // http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-07/01/content_16695910.htm. [Доступ 4.04.2014].
3. China rewrites global high-speed rail pattern in six years // <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8139987.html>. [Доступ 4.04.2014].
4. Wu Qi, Ren Qinqin (Xinhua). China grips technology to brake world fastest train // http://europe.chinadaily.com.cn/business/2013-03/08/content_16291101.htm. [Доступ 4.04.2014].
5. New bullet train with «Chinese standards» planned // http://en.ce.cn/Industries/Transport/201401/11/120140111_2100855.shtml. [Доступ 4.04.2014].
6. CRH trains take a leading role // http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-01/10/content_17228708.htm. [Доступ 4.04.2014].
7. CSR to enhance support for China's rail transport // http://www.china.org.cn/business/2013-04/16/content_28566037.htm. [Доступ 4.04.2014].
8. Beijing-Guangzhou high-speed rail to add 30b yuan to GDP annually // <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8074227.html>. [Доступ 4.04.2014].
9. Coates R. Nine Rules for Logistics in China // China Business Review. 2012, Vol. 39, Issue 2. P.15; Shi Yingying (China Daily). Looking to China's logistics market // http://www.chinadaily.com.cn/business/2013-07/01/content_16695910.htm. [Доступ 4.04.2014].
10. Cargo transport set to benefit from link // http://www.china.org.cn/business/2012-12/25/content_27506969.htm. [Доступ 4.04.2014].
11. Ю. Шаньшань. Даешь IPO // Китай. — 2011. № 6 (68). С 18.
12. Diverse ownership to boost SOE reforms // http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-01/05/c_133020197.htm. [Доступ 4.04.2014].
13. Xu Wei, Xin Dingding (China Daily). Reorganized railways an engine for reform // http://www.chinadaily.com.cn/kindle/2013-04/11/content_16391982.htm. [Доступ 4.04.2014].
14. Private investment in rail project boosts Wenzhou // http://www.china.org.cn/business/2013-04/25/content_27506862.htm. [Доступ 4.04.2014].
15. Lan Xinzhen. Giving Private Investment More Room. An effective implementation mechanism for encouraging private investment is badly needed in China // Beijing Review / March 5, 2012, Vol. 55, № 10. P. 28. ●

