

ДЕЯКІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЦЬ КИТАЮ

Запропоновано аналіз основних напрямків розвитку і реформування системи управління залізницями Китаю.

Предложен анализ основных направлений развития и реформирования системы управления железными дорогами Китая.

The article presents analysis of basic directions of development and reformation of railways control system in China.

Вступ

Глобалізація економіки різко підвищує значення транспорту як необхідної умови для розвитку виробничих і культурних зв'язків будь-якої держави. Китай показує приклад активної регіональної економічної політики, докладає зусиль не тільки для відбудови транспортної мережі периферійних регіонів, але й створює умови для реалізації транспортного транзитного коридору «Європа-Азія» переважно по території своєї держави.

Постановка задачі

Аналіз темпів розвитку і реформування системи управління залізницями Китаю.

Результати

Економіка Китаю переживає унікальний для світової економіки підйом, який триває вже практично 20 років і, вірогідно, збережеться впродовж наступних 10 років. Темпи зростання виробництва в 2–3 рази перевищують середньосвітові показники. Такий швидкий темп зростання економіки супроводжується відповідним ростом інфраструктури, і, в першу чергу – енергетики і транспорту.

Китай динамічно розвиває всі види транспорту, в тому числі і залізничного. Темпи зростання мережі залізниць є самими високими в світі і нагадують темпи епохи будівництва залізниць в Європі та США у другій половині XIX ст. Якщо такі темпи будуть збережені в найближчому десятиріччі, мережа залізниць Китаю за своєю протяжністю випередить російську і посяде друге місце після США. Протяжність мережі залізниць деяких країн світу станом на 1999 рік наведена в табл. 1.

Таблиця 1

Країна	Протяжність мережі, тис. км	Країна	Протяжність мережі, тис. км
США	225,7	Мексика	31,0
Росія	149,0	Бразилія	30,5
Китай	67,5	Японія	23,7
Індія	62,9	Польща	23,4
Німеччина	40,8	Україна	22,3
Канада	36,1	ПАР	21,4
Австралія	33,8	Італія	19,4
Аргентина	33,7	Великобританія	16,9
Франція	31,9	Казахстан	14,4

Слід зауважити, що в період з 1987 по 2002 рр. протяжність мережі державних залізниць Китаю збільшилась на 333 км. Крім державних (70 тис. км) Китай має також провінційні (18 тис. км), промислові (20 тис. км) та лісові (11 тис. км) залізниці. Динаміка протяжності мережі державних залізниць Китаю наведена в табл. 2.

Таблиця 2

Рік	Протяжність мережі, км	Рік	Протяжність мережі, км
1911	9 565	1980	49 900
1931	14 802	1985	52 100
1935	15 725	1987	52 600
1945	25 446	1990	53 378
1949	21 810	1994	53 991
1950	21 740	1995	62 615
1953	22 676	1997	66 000
1957	29 862	1998	66 400
1958	31 193	1999	67 400
1969	39 311	2000	67 500
1971	40 121	2002	70 000
1975	46 000	2005 (план)	75 000

Були побудовані та введені в експлуатацію біля 20 тис. км нових залізниць. Серед них можна виділити магістраль «Північ»–«Південь» (Изинь-Изю) від Пекіна до Тзанчжоу, вугільно-експортні магістралі із вугільного басейну провінцій Шаньсі-Шеньсі в морські порти, нові лінії із внутрішнього Китаю для відбудови периферійних районів.

Будівництво залізниць в Китаї було розпочато наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. У 1881 р. була побудована залізниця для виводу вугілля в Тянь-Шань, що мала стандартну європейську колію (1 435 мм). У 1895 р. територія Китаю була поділена на сфери економічного впливу могутніх держав: Німеччині відійшов півострів Шаньдун, Великобританії і Франції – центральні та східні регіони, Росії – північно-східні (Манчжурія), США – південно-східні, Франції – південно-західні. Кожна з цих країн прагнула до економічної колонізації цих регіонів за рахунок побудови власних експортно-імпорتنих залізниць від морських портів у глибини території.

Багато іноземних компаній отримали від китайського уряду концесії на будівництво таких залізниць. Росія стала будувати Китайсько-Східну залізницю (КВЖД) з російською колією (1 524 мм). Франція – лінію з Індокитаю в провінцію Юньнань з метровою колією (1 000 мм), а інші компанії (британські, американські, німецькі і бельгійські) – із стандартною Європейською колією (1 435 мм). Таким чином, к 1925 р. на території Китаю існувала різноколійна мережа – в центральній та східній його частині переважала стандартна колія, на північному сході – широка, а крайньому південному заході, а також в провінції Шаньсі (залізниця Ченгтай) – метрова колія.

У теперішній ЧАР усі магістральні і регіональні залізниці Китаю мають стандартну європейську колію 1 435 мм, і тільки ряд вугільних (головним чином в провінціях Шаньсі і Хенань) та лісовозних залізниць (переважно в Манчжурії і на півдні) місцевого значення побудовані в 50–60-ті рр. ХХ ст., – вузьку колію з 1 000 або 762 мм.

Тривалий час практично всі залізниці Китаю були одноколійними. Великого розмаху набуло будівництво других колій в 1987–2001 рр. Зараз практично третина всіх державних залізниць має дві колії загальною довжиною 21 тис. км.

Стосовно електрифікації, слід зазначити, що до середини 70-х років було електрифіковано дві лінії протяжністю 30 км, у теперішній час електрифіковані 20 з всіх державних залізниць.

Про надзвичайно швидкі темпи розвитку залізничного транспорту також свідчать факти будівництва мостів, залізничних тунелів, будівництво швидкісних магістралей для вантажних і пасажирських поїздів паралельно існуючим лініям.

Протяжність мережі державних залізниць збільшилась з 52 тис. км у 1985 р. до 70 тис. км у 2002 р.

Але для Китаю цього мало. Протяжність залізниць повинна складати не менш як 125 тис. км, охоплюючи південь та південно-східні регіони держави. Необхідно також підвищити і частку двоколієвих та електрифікованих ліній.

Водночас, нова політика залізниць Китаю передбачає разом із заходами технічного переозброєння, і реформуванню структури управління залізничним транспортом.

Для вирішення численних проблем, пов'язаних з функціонуванням існуючої мережі, Міністерство залізниць Китаю сформулювало кілька варіантів їх реформування. Як базова прийнята модель відділення функцій управління інфраструктури залізниць від експлуатаційної діяльності (рисунок). Цей принцип означає, що інфраструктура національної мережі залізниць, природна монополія, залишається під контролем уряду, а перевезення пасажирів і вантажів будуть виконуватись компаніями операторів.

Запропоновано утворити компанію інфраструктури національних залізниць та кілька вантажних і пасажирських компаній, діяльність яких зорієнтована на роботу на ринку транспортних послуг. Національна компанія інфраструктури, що заснована Державною радою, є суб'єктом макрорегулювання і буде займатись реалізацією транспортної політики держави при відповідному фінансуванні з її боку. Доходи компанії інфраструктури формуються за рахунок коштів, які сплачують компанії оператори, за використання пропускнуої спроможності мережі. Отримані доходи компанія мусить направляти у фонди фінансування будівництва нових об'єктів та на поточне утримання інфраструктури залізниць.

Уряд з свого боку повинен розробити правила надання субсидій за збитковим перевезенням. Розмір плати за використання інфраструктури погоджується на рівні уряду.

Компанії-оператори, одержуючи доходи від пасажирських та вантажних перевезень, повинні сплачувати послуги інфраструктури та інших організацій, які забезпечують транспортні процеси.

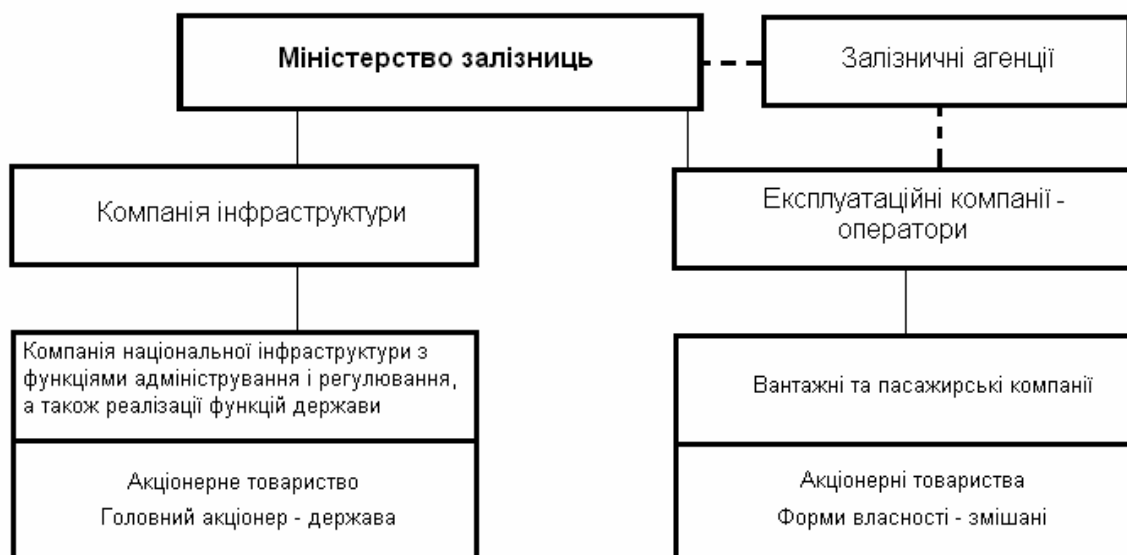


Рис.

У цієї моделі реформування компанії національної інфраструктури надано право розпоряджатися та управляти державним майном, яке передано у статутний фонд акціонерного товариства, і виконувати функції адміністрування та регулювання діяльності залізниць, а також функції держави з підтримки розвитку залізничного транспорту. Інакше можна сказати, що у Китаї бажають зробити спочатку розподіл функцій, вивести експлуатаційні компанії-оператори з під влади держави, а інфраструктуру всіх залізниць об'єднати у одну національну компанію із 100 % державним капіталом разом з керівною державною структурою та делегувати їй частину управлінських функцій.

Поступово владні структури, що знаходяться на рівні уряду, почнуть перетворюватися у залізничні агенції (див. пунктиром на рисунку). Основною функцією цих агенцій буде макрорегулювання та адміністрування діяльності залізничної промисловості, формування планів та політики його розвитку, розробка стандартів, моніторинг питань безпеки руху поїздів, розробка правил виходу на ринок транспортних послуг та роботи на ньому.

Китай бажає виконати реформування структури управління залізничним транспортом поетапно:

- спочатку виділити з діючої структури управління нетранспортні підприємства, соціальну сферу, установи освіти, медичні заклади, науково-дослідні інститути та ін.;

- потім виділити усі транспортні підприємства та підрозділи, які займають експлуатацією і плановими видами ремонту рухомого складу та організувати нові компанії-оператори. Утворити національну компанію інфраструктури, яка об'єднає інфраструктуру усіх залізниць разом з державною управлінською структурою в акціонерне товариство та наділити її відповідними повноваженнями держави;

- після декількох років функціонування такої структури управління міністерство залізничного транспорту трансформується у залізничні агенції, які більш пристосовані до ринкових умов.

Слід зазначити, що процесу реформування структури управління передусе робота з реконструкції мережі, моніторингу технічного стану рухомого складу та інші.

Висновки

Інтенсивний розвиток мережі залізниць за останні 15 років не тільки поширив мережу, але й поряд з цим удосконалив структуру мережі залізниць.

Прийнятий Міністерством залізниць Китаю план поетапного реформування структури управління залізничним транспортом також сприяє виходу залізничної галузі на рівень, що відповідає економічній ситуації в державі і на залізницях.

Надійшла до редколегії 07.07.2005.