

16. Информационно-аналитический центр «Минерал» Сегодня и завтра атомной энергетики Китая [Электронный ресурс]. <http://www.mineral.ru/Analytics/worldtrend/108/49/index.html> (Дата обращения 06.05.2015)
17. Российская газета. Цепная реакция [Электронный ресурс]. <http://www.rg.ru/2013/10/03/aes.html> (Дата обращения 06.05.2015)

УДК 625.1

Харченко Максим Петрович, канд. ист. наук, старший преподаватель кафедры «Международные отношения и геополитика транспорта» Институт международных транспортных коммуникаций Московского государственного университета путей сообщения harcenco@yandex.ru

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ КНР И ЕЁ ВЛИЯНИЕ НА РОССИЙСКО-КИТАЙСКИЕ ОТНОШЕНИЯ

Аннотация. В статье рассматриваются основные этапы развития железнодорожной и автомобильной отраслей КНР в XXI веке. Особое внимание уделено достижениям последних лет в сфере строительства высокоскоростных железнодорожных магистралей и подвижного состава для них, как на территории Китая, так и за его пределами. Проведен анализ влияния различных железнодорожных проектов КНР на внешнюю политику страны и российско-китайские отношения.

Ключевые слова и фразы: КНР, Китай, железные дороги, высокоскоростные железнодорожные магистрали, «мягкая сила», внешняя политика.

Kharchenko Maxim Petrovich, Ph.D. in History, Senior Lecturer
Department of International Relations and Geopolitics of transport
Institute of International transport communications
Moscow State University of Railway Engineering
harcenco@yandex.ru

DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INDUSTRY OF CHINA AND ITS IMPACT ON RUSSIAN-CHINESE RELATIONS

Annotation. The article deals with the main stages of the development of China's rail and road sectors in the XXI century. Particular attention is paid to the achievements of recent years in the construction of high-speed rail lines and rolling stock to them as Chinese territory, and beyond. The influence of various railway projects in China's foreign policy and Russian-Chinese relations.

Key words and phases: PRC, China, railways, high-speed railway lines, «soft power» foreign policy.

Россия и Китай сегодня находятся на новой стадии построения дружественных, если не сказать союзнических отношений. Благодаря выстраиваемой политике добрососедства наши страны сегодня развивают множество совместных проектов, в том числе по многим отраслям в сфере производства и торговли.

Экономические обозреватели сегодня много говорят о развитии совместных предприятий в добывающей отрасли, что позволит обеспечивать Китай постоянно необходимым уровнем углеводородного сырья. Совместная разработка производственной отрасли даст возможность наполнить емкий рынок РФ необходимой китайской продукцией, а также активизировать постройку совместных перерабатывающих и производящих предприятий на территории нашей страны. Углубление двусторонних связей в экономической сфере, запуск совместных предприятий производства и переработки сырья – это один из самых важных показателей выстраиваемых партнерских отношений.

Однако, основной поток информации, предоставляемый нам через государственные и частные СМИ – это сведения о совместных глобальных и, не побоюсь этого слова, «грандиозных» проектах. Как-то строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Пекин-Москва, магистрального газопровода «Сила Сибири», да и в целом «разворот экономики на Восток», отодвигают на второй план крайне важные события в экономике Китая в целом и транспортной отрасли в частности.

Китай в развитии своей транспортной инфраструктуры сегодня достигла, пожалуй, наивысшей точки своего технологического за всю историю существования КНР.

Исследователи, которые пристально следят за развитием китайского промышленного сектора, да и простые обыватели уже давно привыкли к тому, что китайская наука и техника «идут вперед» колоссальными темпами. Однако Поднебесная не перестает нас удивлять снова и снова. Официальное информационное агентство правительства Китайской Народной Республики «Синьхуа» сообщило, что в Китае ускоряется строительство железнодорожной линии, которую называют «самой сложной» в мире горной скоростной железной дорогой. В данном случае речь идет о ветке Чэнду (провинция Сычуань) - Гуйян (провинция Гуйчжоу). Протяженность данной линии составит 633 км., а ее основная часть пройдет через горные и труднодоступные районы и перевалы [1]. Сложность прокладки данного железнодорожного полотна можно определить уже и того, что практически 95 % общей протяженности участка в 30 км. на территории уездов Вэйсинь и Чжэньсюн (провинция Юньнань) занимают мосты и туннели. Данный проект позволит окончательно завершить формирование скоростного транспортного коридора, соединяющего провинцию Сычуань с приморскими районами.

Еще одним, из списка «грандиозных» проектов высокоскоростных железнодорожных магистралей, является проект строительства ветки Хух-Хото

– Чжанцзякоу. Данная железнодорожная линия рассматривается в контексте развития менее богатых районов страны и обеспечения прямого сообщения с более высокоразвитыми приморскими районами. Ветка свяжет между собой административный центр Внутренней Монголии и городской округ в провинции Хэбэй, которая из-за своей близости к Пекину уже фактически превратилась во «внешний» пересадочный узел. Проектная скорость движения поездов по новой железной дороге протяженностью без малого 300 км составит 250-270 км/ч. Однако строителям предстоит преодолеть еще одно препятствие перед началом полноценного развития инфраструктуры будущей магистрали – это необходимость прорыть туннель «Дунтуцунь» [2]. Длина данного туннеля – более 4,5 км. является самым протяженным на предназначенной для пассажирских перевозок железнодорожной линии. Но если учесть, что на данный момент (15.04.2016 г. – прим. Автора) прорыто 29 из 30 туннелей, то можно смело утверждать, что к началу 2018 года дорога из Хух-Хото в Пекин на скоростных поездах с пересадкой в Чжанцзякоу займет не более 2,5 -3 часов, в то время как сейчас это расстояние преодолевается за 6 часов 30 минут. Таким образом, будет сформирован коридор скоростных железнодорожных пассажирских перевозок, который объединит центральную и западную части Внутренней Монголии и Пекин, это будет иметь важное значение для интеграции Внутренней Монголии в экономическую зону Пекин – Тяньцзинь - Хэбэй.

На этом новостном фоне, о «грандиозных стройках» высокоскоростных железнодорожных магистралей в Китае, все как-то позабыли об ушедшем на второй план поистине грандиозном проекте – дороге Москва-Пекин.

Идея создания прямой транспортной магистрали, которая бы связала между собой столицы двух крупнейших стран Азиатского континента, прорабатывалась и обсуждалась уже давно. Возрастающая экономическая активность китайского бизнеса, направленная на Россию, постоянно расширяющееся торговое взаимодействие, а также увеличивающийся поток китайских туристов, требуют развития дополнительных транспортных путей.

Создание высокоскоростного транспортного коридора Москва-Пекин – это один из наиболее перспективных вариантов по установлению стабильного коридора передвижения лиц, а также перемещения товаров и услуг.

Согласно подсчетам китайской газеты «Цзинхуа шибао» расстояние в пути между двумя столицами, которое составит 7 тысяч километров, сократится с 6 до 2 суток, а максимальная скорость, которую будут развивать поезда, составит 400 км/ч. Приблизительный маршрут этого коридора начнется в Пекине и пройдет через Хабаровск, Улан-Батор, Иркутск, Астану, Екатеринбург, Казань и завершится в Москве.

В настоящее время в проекте прорабатывается возможность строительства трех участков будущего Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва-Пекин. Первый участок, который пройдет по территории Китая будет проложен от Пекина до Урумчи и свяжет, таким образом, северную и западную части КНР. Второй участок будет пролегать через территорию

Казахстана с остановкой в Астане. Третий участок – это собственно и есть высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва-Казань.

Согласно презентованному пилотному проекту ВСЖМ-2, дорога из Москвы в Казань пройдет через Владимир, Нижний Новгород и Чебоксары и займет около трех с половиной часов. Дальше этот участок планируется тянуть по направлению Екатеринбург, Пермь, Уфа, Челябинск.

Как заявлял экс-глава РЖД Владимир Якунин: «Если наши государства договорятся о предоставлении инвестиций на условия государственных гарантий, то мы можем приступить к проектированию высокоскоростного движения даже в этом году (2014г.), ну или следующем (2015г.)» [3].

Однако, как мы знаем, нив 2014 г. нив 2015 г. строительство так полноценно и не стартовало. Вместе с тем, специалисты отмечают, что не стоит ставить крест на данном проекте. Первый вице-президент РЖД Александр Мишарин отметил, что соглашение о строительстве магистрали Москва-Казань будет подписано на предстоящем экономическом форуме в Сочи, который состоится в конце сентября 2016 г. Помимо китайских инвестиций средства на строительство ж/д привлечены из центрального бюджета РФ [4].

Вместе с тем, ситуация с подписанием соглашения в Сочи может натолкнуться на очередную преграду. Дело в том, что Китайский China Development Bank (CDB) согласился предоставить кредит на строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСЖМ) из Москвы до Казани, только в том случае, если он будет обеспечен госгарантиями правительства Российской Федерации [5].

Учитывая огромное внимание, которое специалисты по всему миру уделяют развитию высокоскоростных железных дорог и подвижного состава в Поднебесной, практически незамеченным осталось событие более «малого» масштаба. Речь идет о том, что 6 мая 2016 г. Китай стал полноправным участником элитного клуба из немногих высокотехнологичных стран, владеющих технологией производства средне - и низкоскоростных поездов на магнитной подушке. Присоединение КНР к этому «клубу» стало возможным после того, как в г. Чанша провинции Хубэй, в пробном порядке начала эксплуатироваться средне - и низкоскоростная железная дорога на магнитной подушке. Как указывает в своем пресс-релизе ИА «Синьхуа»: «Это первая в Китае коммерческая средне - и низкоскоростная железнодорожная линия на магнитном подвесе, полностью разработанная отечественными специалистами. Запуск данной линии означает, что Китай полностью освоил технологию маглева - от разработки до эксплуатации» [6]. Протяженность данной железнодорожной ветки на магнитной подушке составляет без малого 19 км. Ее основное предназначение - связать Южный вокзал г. Чанша с аэропортом «Хуанхуа». Согласно проектным документам поезд будет преодолевать линию за 20 минут и сможет перевозить 363 пассажира. Китайские представители особо подчеркивают, что кроме самого полотна полностью отечественным является и поезд, который будет обслуживать маршрут. Он был разработан Чжучжоуской электровозной компанией при Китайской локомотивостроительной корпорации

CRRC «Чжунчэ Чжуцзи» в сотрудничестве с Университетом оборонной науки и техники [7].

Особо следует отметить, что китайские компании активно развивают не только «магистральные» скоростные поезда, которые призваны соединить разные концы Поднебесной или связать Китай с ближайшими соседями, но и скоростные внутригородские поезда. Например компания China South Locomotive & Rolling Stock Corporation Limited анонсировала первый сертифицированный китайский внутригородской поезд, скорость движения которого будет достигать 160 км/ч [8]. Для сравнения, такой же максимальной скоростью движения могут «похвастаться» поезда проекта «ЛАСТОЧКА», курсирующие такими российскими центрами, как Москва и Смоленск [9]. Для нового поезда, который пока имеет только проектное название CRH6F получены сертификат соответствия и разрешение на производство. Для разгона от 0 до 80 км/ч составу нужно всего лишь 30 секунд. Поезд предназначен для эксплуатации на линиях до 100 километров или на линиях, расположенных в часе езды от центра города, где остановки расположены на расстоянии от 5 до 15 километров друг от друга. Количество пассажиров, которое может перевозить данный тип поезда – 2000 человек при условии полноценного функционирования всех 8 вагонов, входящих в состав данной модели. Особенно примечательно, что данная модель является полноценной китайской разработкой без привлечения иностранных специалистов. Кроме уже названных плюсов – скорость и вместимость, представители компании разработчика также отмечают и фактор «адаптации» данной модели поезда к реалиям китайских мегаполисов.

В значительной мере инновационные решения при разработке подвижного состава ВСЖД и строительстве железнодорожного полотна для скоростных поездов были достигнуты благодаря развитию НИОКР в отрасли. В июне 2012 года в Чанчуне был запущен крупнейший в КНР центр разработок и производства скоростных пассажирских составов, созданный корпорацией CNR. Производственная площадка стала самой крупной по масштабам, оснащенности передовым оборудованием и полностью укомплектованной производственной базой в мире. 15 апреля 2013 г. ведущий производитель самого передового подвижного состава для ВСЖД корпорация CSR открыла свой первый центральный НИИ, целью которого стала не только разработка новейших технологий для ВСЖД, но и определение экономической и промышленной стратегии корпорациях [10].

Вместе с тем, не следует считать, что Россия и Китай занимаются перспективными разработками и реализацией сложных транспортных проектов исключительно в области высокоскоростных железных дорог. Развитие транспортной инфраструктуры обычных железнодорожных перевозок – это еще одна, крайне важная составляющая российско-китайских торговых, экономических и политических отношений. Налаживание связей и реализация совместных проектов в рамках «обычной» железной дороги – это не просто транспортное сотрудничество, а целый комплекс мер по развитию экономики двух стран. Наиболее интересным примером такого сотрудничества может

служить проект по созданию зернового железнодорожного комплекса для экспорта зерна в КНР.

По замыслу проектировщиков в ближайшие 2-3 года (2017-2018 гг.) на российско-китайском пограничном переходе в поселке Забайкальск будет создан целый кластер взаимосвязанных площадей по транспортировке и хранению российского зерна на территорию Китая. Генеральный директор компании «Забайкальский зерновой терминал» Карен Овсепян отмечает: «Строительство терминала – лишь первый этап на пути формирования экспортного коридора сибирского зерна в Китай, который позволит ввести в оборот огромные массивы пахотных неиспользуемых земель в Сибирском и Дальневосточном Федеральных округах. В настоящее время экспортный потенциал зерна отсутствует, потому, что нет технической возможности перевозить зерно по железной дороге в Китай из-за разной железнодорожной колеи. Решая техническую проблему на границе двух стран, мы создаем региону возможность производить, например, до 1,5 млн. тонн зерна в год» [11, с.51].

Несмотря на многообещающие перспективы проекта, который способен стать фактически новым «окном» в Азию для российских производителей сельскохозяйственной продукции, крайне многое зависит и от развития транспортной инфраструктуры с нашей (российской) стороны границы. Несмотря на то, что уже сейчас Забайкальск является фактически главным международным пунктом пропуска на российско-китайской границе, через которых проходит порядка 60% всего российско-китайского оборота, темпы работ довольно медленные. Безусловно, дополнительную нагрузку на осуществление торговли накладывает и разница в железнодорожной колее, что исключает возможность прямого транзита и заставляет проводить «перевалку» всех грузов из одних вагонов в другие. Однако начатый процесс по реконструкции и модернизации инфраструктуры Забайкальска и строительство терминала позволяет надеяться, что в ближайшие годы товарооборот не только в области сельского хозяйства, но и в других отраслях заметно возрастет.

Преимущество Забайкальска сложилось исторически, ведь для успешного ведения российско-китайской торговли всегда было необходимо создание полноценного, конкурентоспособного, экономически выгодного и безопасного пути доставки людей, товаров, грузов и услуг, в первую очередь в приграничных районах. Одним из таких вариантов доставки, безусловно, выступает железная дорога, а в российско-китайских отношениях – это, прежде всего, бывшая КВЖД.

Несмотря на сложный исторический опыт развития и существования дороги, а также постоянное изменение российско-китайских отношений сегодня именно КВЖД и ее наследие, во многом, помогает развитию торговых отношений между КНР и РФ в целом, и налаживанию приграничных отношений в частности.

Эволюционное развитие КНР и мирное возвышение Поднебесной, сопровождающееся колоссальными успехами в развитии торговых отношений с другими странами, дало толчок совершенно новому развитию самой «Мировой мастерской». Модернизация ключевых городов: Пекина, Шанхая, Гуанчжоу –

это яркий пример реального инвестирования в развитие не только собственных предприятий, но и в свою инфраструктуру.

Однако, не меньшее, а может и большее впечатление, производит не модернизация и развитие старых мегаполисов, а постройка совершенно новых городов - Пудуна, Шэньчжэня. Эти города, выстроенные фактически с нуля в открытом поле, позволяют осознать реальные перспективы развития приграничного партнерства с Китаем.

Но наиболее интересным примером для нас может служить город Маньчжоули, который стоит на российско-китайской границе и своим появлением обязан русским инженерам, которые и прибыли для строительства той самой КВЖД.

Стратегически-выгодное приграничное положение города и его размещение на одной из крупнейших транспортных магистралей, связывающих РФ и КНР – это два ключа к ускоренному развитию города и его непрерывному росту. Один лишь факт того, что именно через железную дорогу и, соответственно, Маньчжоули проходит 70% российско-китайской торговли говорит об огромном потенциале этого города и всего района.

В своей книге «Россия, Китай и соседи. Новое тысячелетие» журналист, политолог Ю.В. Тавровский так описывает развитие города, который был заложен русскими первопроходцами КВЖД: «Попав в сегодняшний Маньчжоули с его двумя 43-этажными башнями-близнецами и десятком небоскребов пониже, непросто представить себе старый город. Хибарки минувшего времени можно найти, если постараться как следует. Но стоит поторопиться – их безлюдные остовы быстро сносят строители. Город расширяется, возводится один микрорайон за другим. Население растет и уже превысило отметку в 300 тыс. человек. Доходы людей и спрос на жилье увеличивается. Его строят предприниматели, а городские власти занимаются крупными общественными зданиями, на щедрые субсидии Центра на границе построены здания железнодорожного и автомобильного переходов, стратегическое шоссе и другие дороги, административные постройки, новая пассажирская станция, аэровокзал» [12].

Вместе с тем не следует думать, что исключительно железная дорога является «проводником» российских и китайских экономических интересов. Полноценное взаимодействие ведется в сфере разработки новых маршрутов судоходства и авиасообщения. Однако особенно интересной, в свете развития концепции «Экономического пояса Шелкового пути», является идея создания автобана «Европа - Западный Китай» [13].

Следует отметить, что идея такого проекта далеко не нова. Еще в 2007 году в рамках подписания меморандума о взаимопонимании между министерствами транспорта России и Казахстана была согласована идея строительства и развития автомагистрали Санкт-Петербург-Харгос. Следует сразу же оговориться, что по территории России на данный момент отсутствует и технико-экономическое обоснование автострады и даже ее точный маршрут. Но в наличии сразу два проекта северной и южной ветки магистрали.

Согласно южному плану дорога должна пройти от Санкт-Петербурга до Москвы (по сооружаемой платной автодороге), затем через ЦКАД вывести грузы на трассу Москва-Казань, далее на Нижний Новгород, Казань, Оренбург и до российско-казахстанской границы. Северный вариант предполагает движение от Санкт-Петербурга через проектируемое шоссе Усть-Луга – Тихвин, далее на Вологду, Казань, Башкортостан, Оренбург и Казахстан.

Если взглянуть на карту предлагаемых проектов магистрали, то становится понятно, что автострада не похожа на классическую транзитную магистраль. Однако воплощение любого из сценариев прокладки такой автодороги – это вклад в развитие автомобильной структуры страны.

В КНР с 1949 г. до середины 90-х гг. практически полностью игнорировалась приоритетность развития транспорта, что привело к тому, что к 90-м годам транспорт превратился в «слабое место» в экономике КНР. Однако китайское руководство способно признавать перекосы в своей политике и исправлять их. Уже в 2012 г. появились новые положения, касающиеся приоритетных инновационных разработок, позволяющих Китаю в течение ближайших 10 лет занять значительный сегмент мировых продаж конкурентоспособных высокотехнологичных транспортных средств и оборудования [14].

Российско-китайское сотрудничество развивается сегодня по многим отраслям и даже мировой финансовый кризис не смог разорвать тесные экономические контакты. Транспортные проекты, которые КНР активно развивает и внедряет внутри страны, как нельзя лучше демонстрируют перспективу для российских регионов, в случае начала совместных проектов.

Учитывая огромные размеры нашей страны именно китайский опыт прокладки высокоскоростных железнодорожных магистралей должен стать новаторским и определяющим. КНР, как ни одна другая страна в мире понимает как важно обеспечить быструю, надежную и доступную связь центра и регионов. Российская Федерация – как самая большая страна в мире, расположенная в 11 часовых поясах как никто другой должна быть заинтересована в развитии транспортных магистралей, которые создадут более тесные взаимосвязи между Европейской и Азиатской частью страны.

Партнерские проекты с Китаем – это один из ключевых моментов политики «Разворота на Восток». Только совместные проекты России и Китая позволят обеспечить стабильность и процветание для всей Азии и наладить безопасные сухопутные маршруты транзита из от самых отдаленных уголков Западной Европы до Индийского океана и Южно-китайского моря.

Необходимо как можно больше внимания уделять развитию новых и укреплению старых партнерских отношений с Китаем. Нам есть чему поучиться у наших партнеров и есть чему научить их. Именно этот взаимовыгодный обмен должен стать целью нашей политики разворота на Восток в целом и целью развития транспортного сотрудничества в частности.

Географическое положение наших стран – это козырь, который необходимо использовать, а транспортные проекты – это первый путь для реализации наших совместных задач.

Литература:

1. ИА «Синьхуа» - Ведется строительство самой сложной в мире горной скоростной железной дороги [Электронный ресурс]. URL: // http://russian.news.cn/2016-05/10/c_135348084.htm (Дата обращения: 11.05.2016).
2. ИА «Синьхуа» - Самый протяженный туннель [Электронный ресурс]. URL: // http://russian.news.cn/2016-05/03/c_135331425.htm (Дата обращения: 15.04.2016).
3. РИА НОВОСТИ - В.Якнунин: трассу Москва-Казань могут начать проектировать в этом году. [Электронный ресурс]. URL: // <http://ria.ru/economy/20141013/1028126775.html> (Дата обращения 10.06.2015 г.)
4. Galaxy Logistics - Китай инвестирует 400 миллиардов рублей в строительство высокоскоростной магистрали Москва – Казань [Электронный ресурс]. URL: // <http://www.logistic.ru/news/news.php?num=2014/09/10/15/31233239> (Дата обращения: 01.05.2016).
5. РБК - China Development Bank требует гарантий российского правительства по кредиту в 400 млрд. руб. [Электронный ресурс]. URL: // <http://www.rbc.ru/business/25/04/2016/571657f29a7947596f0c9ed4> (Дата обращения 04.06.2015 г.)
6. ИА «Синьхуа» - Запущена первая средне - и низкоскоростная линия маглева отечественной разработки [Электронный ресурс]. URL://http://russian.news.cn/importnews/2016-05/06/c_135339818.htm (Дата обращения: 06.05.2016).
7. CRRC [Электронный ресурс]. URL: // <http://www.crrcgc.cc/g5050.aspx> (Дата обращения: 06.05.2016).
8. CSR Sifang [Электронный ресурс]. URL: // <http://www.csrgc.com.cn/g2132.aspx> (Дата обращения: 09.05.2016).
9. РЖД – Скоростной поезд «ЛЯСТОЧКА» [Электронный ресурс]. URL: // http://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5229 (Дата обращения: 09.05.2016).
10. CSR to enhance support for China’s rail transport. [Электронный ресурс]. [URL:// http://www.china.org.cn/business/2013-04/16/content_28566037.htm](http://www.china.org.cn/business/2013-04/16/content_28566037.htm) (Дата обращения: 07.05.2016).
11. Зерно для Китая. //Аналитический журнал «ТРАНСПОРТ». - 2015. - № 11 (87). - С. 50-53.
12. Тавровский Ю.В. Китай, Россия и соседи. Новое тысячелетие. М.: ВОСТОЧНАЯ КНИГА, 2015. С. - 131
13. Долгий путь из Китая в Европу. //Аналитический журнал «ТРАНСПОРТ». - 2013. - № 5.
14. Liu Xinlian. New Hope. China’s strategic emerging industries come to the forefront as boosters of economic growth. Goals for 2015 // Beijing Review/ August 9, 2012, Vol. 55, № 32. P.28-29