

Транспортный комплекс КНР «подстегивает» развитие национальной экономики

© 2017

С.Л. Сазонов, У Цзы, Чэнь Сяо, Е.О. Заклязьминская

Стремясь минимизировать негативное влияние мирового финансового кризиса и замедления темпов роста ВВП на экономику страны, руководство КНР увеличивает инвестиции в инфраструктурное строительство. Это дает мультипликативный эффект в сопряженных отраслях промышленности, способствует росту занятости. Скоростные железные дороги и автомобильные магистрали «сжимают» пространство, стимулируют внутренний спрос, подстегивают развитие смежных высокотехнологичных производств, позволяют увеличить экспортные доходы, становясь новой стратегической отраслью экономики.

Ключевые слова: КНР, транспортный комплекс, финансовый кризис, капиталовложения, мультипликативный эффект, самоокупаемость, конкурентоспособность, внутренний спрос, инновации, добавленная стоимость.

Роль транспортного комплекса в антикризисном инвестиционном проекте

Глобальный финансовый кризис 2008–2009 гг. стал для экономики КНР серьезной проверкой на прочность. 5 ноября 2008 г. Госсовет КНР принял (в дополнение к запланированным в бюджете средствам) крупномасштабный антикризисный инвестиционный проект в размере 4 трлн юаней (586 млрд долл.), соразмерный с 15% ВВП КНР¹. На долю транспортного комплекса в нем пришлось 1,8 трлн юаней, или почти половина ассигнований. Из них министерству транспорта было выделено более 1,2 трлн юаней (на развитие автодорожной инфраструктуры, реконструкцию портового хозяйства и реконструкцию аэропортов), 600 млрд юаней были адресованы министерству железных дорог для расширения сети. На фоне падения темпов роста экономики, сокращения объема экспорта и роста безработицы строительство железнодорожной инфраструктуры стимулировало увеличение внутреннего спроса, создало значительный мультипликативный эффект. В 2009 г. благодаря этому было создано 4 млн, а в 2010 г. — еще 2 млн рабочих мест, сформировался спрос на 40 млн т стали и 110 млн т цемента, возросли объемы производства технического оборудования².

Именно 2008 год ознаменовался началом строительства высокоскоростной железной дороги (ВСЖД) Пекин — Шанхай протяженностью 1318 км с целью соединения двух основных экономических зон — Бохайского залива и дельты Янцзы. На их долю приходится 6,5% территории страны и четвертая часть всего населения, а размер регио-

Сазонов Сергей Леонидович, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник ИДВ РАН. E-mail: sazonovch@mail.ru;

У Цзы (КНР), аспирантка ИДВ РАН. E-mail: wendyu828@yandex.ru;

Чэнь Сяо (КНР), аспирантка ИДВ РАН. E-mail: xiaoxiao2016@yandex.ru;

Заклязьминская Екатерина Олеговна, аспирантка ИДВ РАН. E-mail: ekaterina.zakl@gmail.com.

нального валового продукта (РВП) составляет 40% общенационального ВВП³. Введение этой трассы в эксплуатацию объединило около 80 городов, а общая сумма РВП, производимого в прилегающих к магистрали районах, превысила 75% ВВП КНР⁴. Работы по прокладке ВСЖД увеличили в период 2008–2010 гг. дополнительный внутренний спрос в экономических зонах Бохайского залива и дельты Янцзы на 1,2 трлн юаней (192 млрд долл.), было создано более 2 млн рабочих мест⁵.

Расширение масштабов инвестиций в инфраструктурное строительство правительство КНР использовало не только в наиболее критическую «двухлетку» спада мировой экономики. В 2012 г. в Пекине было утверждено 13 крупных проектов в области автотдорожного строительства, 7 — в сфере развития портов и внутренних водных путей, 10 — по расширению городской транспортной инфраструктуры общим объемом в 1,3 трлн юаней⁶. Важный вывод был сформулирован на 3-м пленуме ЦК КПК 18-го созыва (2013 г.): «Приоритетной задачей стабилизации экономического развития является реализация крупных инфраструктурных проектов, намеченных планом 12-й пятилетки. Следует активизировать прокладку новых железнодорожных магистралей, приступить к расширению инфраструктуры в сельских районах, центральных и западных регионах страны. Обладающее значительным мультипликативным эффектом это строительство позволит активизировать экономическое развитие КНР»⁷.

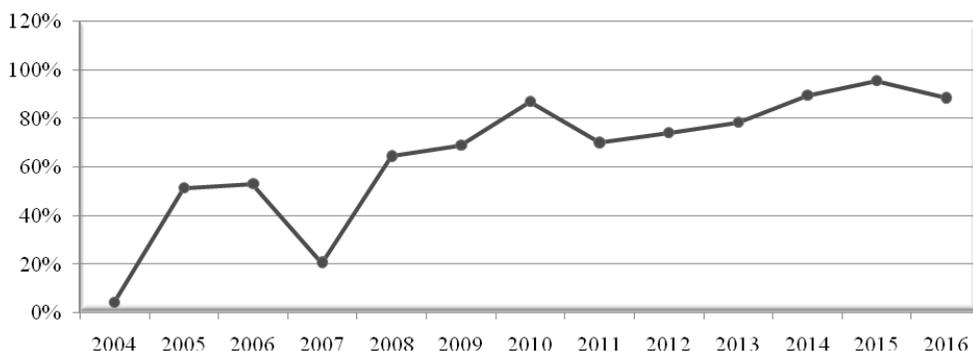


Рисунок 1. Ежегодные темпы прироста капиталовложений в основные фонды железнодорожного транспорта КНР (2004–2016 гг.)

Источник: *China to spend \$438b on rail network in the next five years.*

URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/27/content_22523573.htm; *China has largest high-speed rail network.*

URL: http://www.china.org.cn/photos/2016-02/29/content_37893650_5.htm; *China builds railway bridge across the income gap.*

URL: http://www.china.org.cn/business/2016-05/15/content_38459918.htm

Наибольшие объемы инвестиций в основные фонды железнодорожного транспорта пришлось на 2010 и 2014–2015 гг., когда их объемы составили 842,7; 809; 810 млрд юаней соответственно (рис. 1).

В июле 2014 г. Госсовет КНР постановил увеличить объем капиталовложений в развитие железнодорожного транспорта в период 12-й пятилетки (2011–2015 гг.) с 2,8 трлн до 3,47 трлн юаней⁸. Всего за эту пятилетку совокупный объем капиталовложений составил 3,58 трлн юаней, что позволило обеспечить строительство 30,5 тыс. км железных дорог, включая прокладку 4,5 тыс. км линий ВСЖД⁹. В период только что начавшейся 13-й пятилетки (2016–2020 гг.) Китайская железнодорожная корпорация (КЖК) намерена инвестировать 3,5 трлн юаней в строительство более 30 тыс. км новых железнодорожных линий¹⁰, а с 2020 по 2030 г. — 8 трлн юаней, причем подавляющая

часть инвестиций будет направляться на строительство в центральном и западных районах, что позволит КЖК довести протяженность железнодорожной сети Китая к 2020 г. до 150 тыс. км, а к 2030 г. — до 200 тыс. км. Это, по мнению руководства КЖК, является непременным условием обеспечения удвоения ВВП страны в 2020 г. по сравнению с 2010 г. и построения к 2020 г. «общества малого благоденствия» (*сяокан*)¹¹ и к 2030 г. «общества всеобщей зажиточности» (*фуюй*).

По итогам 2014 г. рост инвестиций в КНР в основные фонды промышленности составил 15,3%, а в развитие инфраструктуры — 21,5%¹². Руководство Китая признает, что стабильный рост экономики в период 12-й пятилетки в пределах 8–9% был обеспечен благодаря росту инвестиций в развитие транспортного комплекса¹³.

В октябре 2014 г. индекс цен производителей, отражающий изменения цен корзины товаров и услуг и являющийся ранним инфляционным индикатором, снизился на 2,2% по сравнению с показателем октября 2013 г. Сохраняя отрицательное значение на протяжении 32-х месяцев подряд, этот макроэкономический индикатор отчетливо свидетельствует о замедлении темпов экономического роста в КНР¹⁴. Касаясь преодоления негативных тенденций в экономике, премьер Госсовета КНР Ли Кэцян заявил, что «на фоне снижения темпов роста ВВП Китая ниже запланированных 7,5% мы должны увеличить инвестиции в расширение железнодорожной сети Китая для придания нового импульса к экономическому росту». Ли Кэцян провел два совещания с депутатами Госсовета КНР, которые касались «увеличения финансирования развития транспортного комплекса КНР в качестве основного средства оживления экономической активности»¹⁵.

В октябре 2014 г. Госкомитет по развитию реформы (ГКРР) одобрил выделение 700 млрд юаней (114,3 млрд долл.) на строительство в западных провинциях и северо-восточном Китае пяти аэропортов (5,49 млрд юаней / 896 млн долл.)¹⁶ и одиннадцати железных дорог, которые «позволят подстегнуть рост капиталовложений в основные фонды транспортного комплекса и стимулировать экономический рост»¹⁷. В ноябре 2014 г. ГКРР принял решение о строительстве еще пяти железных дорог¹⁸ общей стоимостью 152,7 млрд юаней, а в начале декабря 2014 г. — решение о выделении 66,24 млрд юаней на прокладку четырех железнодорожных магистралей в провинциях Цзилинь, Шэньси, Чунцине и Автономном районе Внутренняя Монголия (АРВМ)¹⁹. За 9 месяцев 2015 г. ГКРР одобрил кредитование 218 крупных проектов на общую сумму 1,8 трлн юаней. Из них 1 трлн был направлен на развитие транспортной инфраструктуры. В конце 2015 г. ГКРР выделил 253,3 млрд юаней на строительство четырех новых железных дорог общей протяженностью 2 тыс. км и 95,3 млрд юаней на осуществление 8 транспортных проектов²⁰. В декабре 2015 г. он дополнительно выделил 80,51 млрд юаней на строительство ВСЖД Иньчуань — Сиань²¹. В 2016 г. было одобрено строительство железных дорог на 79,47 млрд юаней: их планируют проложить в пров. Гуйчжоу, Гуанси-Чжуанском (ГЧАР) и Синьцзян-Уйгурском (СУАР) автономных районах, т.е. в экономически наименее развитых западных регионах страны²². В ноябре 2016 г. ГКРР утвердил дополнительное финансирование строительства еще пяти железнодорожных линий²³ ценой в 194,58 млрд юаней.

Итак, в 2015–2016 гг. массивные инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры как рычаг для поддержания роста экономики были широко задействованы. После мирового финансово-экономического кризиса в качестве основного драйвера экономического развития оставались инвестиции в развитие железнодорожного транспорта (включая городской рельсовый). Капиталовложения в развитие этих отраслей составляли около 70% всех инвестиций в инфраструктуру страны: на долю железнодорожного транспорта приходилось 46%, а метрополитена — 33% объема инвестиций, одобренных ГКРР.

ГКРР и министерство транспорта КНР принимают и долгосрочные планы дополнительного финансирования инфраструктурного развития. В мае 2016 г. они одобри-

ли выделение отрасли 4,7 трлн юаней (723,8 млрд долл.) на ближайшие три года. Инвестиции будут направлены на реализацию 303 проектов в области развития железных и автомобильных дорог, внутреннего водного транспорта, аэропортов и городского транспорта — 131 проект в 2016 г., 92 — в 2017 г. и 80 — в 2018 г.²⁴

Мультипликативный эффект развития транспортной инфраструктуры

Появление ВСЖД в Китае явилось не только инновационным прорывом, но и стало играть большую роль в области стимулирования экономики страны и увеличения занятости. Строительство одного километра высокоскоростного железнодорожного пути способствует созданию 600 новых рабочих мест²⁵. Согласно расчетам китайских экономистов, осуществленных на основе межотраслевых балансов, 1 млрд юаней, вложенный в развитие ВСЖД, создает более 25 тыс. новых рабочих мест в железнодорожной отрасли и вдвое больше рабочих мест в смежных отраслях²⁶. Инвестирование 700 млрд юаней (108,5 млрд долл.) в железнодорожное строительство обеспечивает спрос на 30 млн т стали и 140 млн т цемента²⁷. Китайские специалисты в области железнодорожного транспорта отмечают, что капиталовложения в строительство ВСЖД в размере 100 млн юаней стимулируют рост ВВП на 267 млн юаней²⁸, т.е. увеличение инвестиций в развитие высокоскоростной железнодорожной инфраструктуры на 1% способствуют росту ВВП КНР на 1,5%²⁹. Аналитики Банка Китая определили, что рост ВВП КНР на 1% способствует созданию 1,8–1,9 млн рабочих мест. В 2015 г. темпы роста ВВП КНР составили 6,9%, что позволило создать 13,12 млн новых рабочих мест³⁰. Увеличение доли грузовых железнодорожных перевозок в совокупном грузообороте транспорта КНР на 1% позволяет снизить себестоимость национальной логистики на 21,2 млрд юаней³¹. С открытием ВСЖД Цзинань — Циндао, Ухань — Гуанчжоу и Шанхай — Нанкин грузооборот на действующих грузовых железных дорогах увеличился на 200 млн т в год. Согласно расчетам китайских экономистов, увеличение доли ВСЖД в общем объеме пассажирских перевозок железнодорожным транспортом на 1% обеспечивает экономию 3,3 млрд долл.³²

При выборе приоритетности направления государственных капиталовложений в отрасли промышленности предпочтение отдается развитию транспортной инфраструктуры и производству подвижного состава. За первый квартал 2015 г. объем инвестиций в основные фонды промышленности по сравнению с предыдущим периодом 2014 г. увеличился на 13,5%. За этот же период 2015 г. рост инвестиций в развитие транспорта составил 23,8%³³. В 2015 г. (по сравнению с аналогичным периодом 2014 г.) рост капиталовложений в основные фонды промышленности показал прирост на 10,9%, тогда как инвестиции в развитие транспорта выросли на 17,1%³⁴. Благодаря такой инвестиционной политике в высокотехнологичных отраслях промышленности (в число которых входит строительство скоростных линий и производство подвижного состава для ВСЖД) темпы роста увеличились до 10,2%³⁵, тогда как валовая добавленная стоимость промышленности КНР в целом выросла в 2015 г. лишь на 6,1%.

Развитие транспортных сетей активизирует региональное развитие в Китае

По оценкам китайских специалистов, самая протяженная в мире ВСЖД Пекин — Гуанчжоу позволит ежегодно увеличивать ВВП КНР на 30 млрд юаней. Магистраль объединяет пять важнейших экономических зон КНР, а развитие деловой активности в 28 крупнейших городах, расположенных в этом регионе, обеспечит в течение пяти лет после открытия ВСЖД дополнительный рост ВВП КНР на 3–4%³⁶. Эксплуатация

лишь одного ее участка (Пекин — Чжэнчжоу) в период до 2030 г. позволит добавить 275,8 млрд юаней к ВВП КНР, причем ежегодный вклад составит 15,3 млрд юаней³⁷.

После ввода в строй в 2006 г. наиболее удаленной западной ВСЖД Цинхай — Тибет (1956 км) ВВП Тибетского автономного района (ТАР) в течение 10 лет ежегодно возрастал на 10%, поднявшись с 34,2 млрд юаней в 2006 г. до 102,6 млрд юаней (15 млрд долл.) в 2015 г. Доходы провинции Цинхай выросли с 64 млрд юаней в 2005 г. до 241,7 млрд в 2015 г. За 10 лет эксплуатации ВСЖД Цинхай — Тибет перевезла более 100 млн пассажиров. За этот период доходы туристической отрасли ежегодно возрастали на 25%, количество туристов, посетивших ТАР, увеличивалось на 30%, общее количество туристов, посетивших Тибет, выросло с 1,8 млн до 29,2 млн соответственно³⁸. В 2015 г. более 350 тыс. человек или 10% населения Тибета работали в туристической индустрии. Доходы туристической отрасли ТАР по сравнению с 2006 г. выросли в 15 раз и превысили 28 млрд юаней. Благодаря стремительному развитию региональной экономики в 2015 г. общий объем внешней торговли автономного района превысил 3,5 млрд долл.³⁹

СУАР в 2014 г. посетило 52 млн китайских и 1,1 млн зарубежных туристов. Ввод в эксплуатацию ВСЖД Ланьчжоу (Ганьсу) — Синин (Цинхай) — Цзягуань (Ганьсу) — Шаньшань (СУАР) — Урумчи в 2015 г по плану должен увеличить количество туристов до 57 млн⁴⁰. За четыре года эксплуатации ВСЖД Ухань — Гуанчжоу общий объем перевезенных пассажиров превысил к 2014 г. 100 млн человек. Расположенные в зоне влияния ВСЖД города пров. Хунань (Чанша, Биньчжоу, Хэнъян) смогли реализовать более 3 тыс. промышленных проектов, составляющих сегодня 40% индустриального потенциала, и создать более 50 тыс. новых рабочих мест; рост объема розничных продаж в этих городах стал значительно превышать средний по провинции. С пуском в эксплуатацию ВСЖД Гуйян — Гуанчжоу значительно возросли доходы жителей уезда Саньцзян, через который проходит скоростная магистраль.

На 4-й сессии ВСНП 12-го созыва (март 2016 г.) среди основных задач была выделена необходимость развития внутрирегиональной транспортной доступности. Было отмечено, что в период 13-й пятилетки следует ускорить инфраструктурное строительство в центральных и западных провинциях КНР, а также в зоне Экономического пояса рек Янцзы и Чжуцзян, регионе Пекин — Тяньцзинь — Хэбэй.

Магистральные виды транспорта как интеграторы территории, цементирующие единство экономического пространства КНР

В 2016 г. в Китае высокоскоростные экспрессы курсировали по 34 выделенным линиям ВСЖД протяженностью более 20 тыс. км. Высокоскоростные магистрали, состоящие из четырех линий в направлении север — восток и четырех маршрутов в направлении восток — запад, охватили все города Китая с населением более 500 тыс. человек, связали между собой 500 городов страны, а также большинство узлов в центральном и восточном Китае⁴¹. Магистрали ВСЖД обеспечили доступ к скоростному железнодорожному сообщению более 90% населения страны.

С 2008 г. объем перевозок пассажиров скоростными поездами ежегодно возрастал на 30%, а за 8 лет (2008–2016 гг.) на китайских скоростных магистралях было совершено 5 млрд поездок. Ежедневно около 4,2 тыс. скоростных поездов выходят на линии, перевозя более 4 млн пассажиров. В 2016 г. на долю высокоскоростных дорог КНР приходилось 45% всего объема перевозок пассажиров железнодорожным транспортом⁴².

КЖК планирует, что в 2020 г. сеть ВСЖД протяженностью 30 тыс. км соединит 80% важнейших городов КНР и даст возможность жителям двух крупных соседних городов затрачивать на дорогу между ними не более двух часов. Созданная в 2020 г. сеть ВСЖД позволит людям добираться от Пекина до подавляющего большинства админист-

ративных центров провинций страны за время, не превышающее восьми часов (за исключением лишь Хайкоу, Наньнина, Куньмина, Урумчи и Лхасы).

Руководство КЖК заявляет, что к 2025 г. протяженность железных дорог в Китае достигнет примерно 175 тыс. км, из которых на ВСЖД будет приходиться около 38 тыс. км. Планируется осуществить переход от нынешних «четырёх вертикальных и четырёх горизонтальных линий» к «восьми вертикальным и восьми горизонтальным линиям». К этому времени все 2800 узлов должны иметь железнодорожное сообщение, а все вокзалы должны быть связаны с другими видами транспорта⁴³. Строительство высокоскоростных магистралей значительно повысило мобильность населения КНР. К примеру, услугами самой протяженной в мире ВСЖД Пекин — Гуанчжоу только в 2015 г. воспользовались около 100 млн пассажиров. Кроме того, магистраль сделала более доступными туристические объекты: за год после открытия движения по ВСЖД число туристов, которые посетили города Ухань, Чанша, Чжэнчжоу, Шицзячжуан и Пекин, увеличилось на 25%⁴⁴.

Автодорожное строительство

В течение 2000–2010 гг. более трети всех капиталовложений в эту сферу пришлось на расширение Национальной сети скоростных магистралей (НССМ): скоростные автомагистрали связали Пекин и Шанхай со столицами всех провинций страны, объединили 200 главных городов с населением, превышающим 500 тыс. человек. Костяк НССМ состоял из 12 скоростных автомобильных дорог, составляющих 5 коридоров «север — юг» и 7 коридоров «восток — запад». В стране было построено одно из самых протяженных высокоскоростных шоссе в мире — автомагистраль «Тунсань»: Тунцзян (Хэйлунцзян) — Санья (Хайнань) длиной в 5,7 тыс. км.

Сеть соединила 9 важнейших меридиональных магистралей в направлении север — юг и 18 широтных магистралей в направлении восток — запад, а также 7 лучеобразных автострад, берущих начало в столице КНР: Пекин — Шанхай, Пекин — Тайбэй, Пекин — Сянган — Аомэнь, Пекин — Куньмин, Пекин — Лхаса, Пекин — Урумчи и Пекин — Харбин. В начале 13-й пятилетки количество важнейших меридиональных шоссе в направлении север — юг будет увеличено до 11 магистралей.

Согласно планам 13-й пятилетки, в 2016–2020 гг. в Китае будет построено 30 тыс. км скоростных автодорог⁴⁵. К 2020 г. скоростными магистралями планируется соединить все города КНР, чье население превышает 200 тыс. чел. Предполагается, что все жители восточных провинций получат возможность добираться до скоростных автомагистралей в течение получаса, центральных провинций — за час, а западных — за два часа.

За период с 2005 по 2015 г. правительство Китая инвестировало более 350 млрд юаней в строительство сельских автодорог, за счет чего было построено 1 млн км новых сельских автомобильных магистралей, улучшено покрытие более 350 тыс. км уездных и волостных дорог. Политика китайского руководства в области автодорожного транспорта направлена на то, чтобы в каждом крупном городе КНР была сформирована внутригородская сеть скоростных магистралей, что приведет к ускорению экономической интеграции провинций. За счет создания сети многополосных скоростных шоссе провинции получают значительные выгоды. Транспортное обеспечение экономики и быта играет не последнюю роль в повышении производительности труда, способствует конкурентоспособности местных производителей, обеспечивая им выход на ранее недоступные региональные рынки.

Самокупаемость транспортного комплекса КНР

Железнодорожная отрасль всегда отличалась капиталоемкостью путевого хозяйства и сооружений при высокой первоначальной стоимости основных фондов. Отрасль характеризуется медленной отдачей капитальных вложений — в среднем по миру срок

окупаемости железнодорожных объектов составляет 10 лет и более. Однако достижения Китая в области развития ВСЖД кардинально изменили это положение, а его высокоскоростные магистрали превратились в высокоэффективную отрасль народного хозяйства, привлекательную для инвестиций.

Характерный пример — ВСЖД Пекин — Шанхай, строительство которой началось в 2008 г. Суммарный объем капиталовложений в ее прокладку составил 208,8 млрд юаней (на тот период это был самый дорогостоящий объект капитального строительства в стране, начиная с 1949 г.). Китайские экономисты полагали, что только через 5 лет дорога сможет выйти на самоокупаемость. После введения в эксплуатацию 30 июня 2011 г. она ежедневно перевозила более 150 тыс. пассажиров и всего за три года эксплуатации обеспечила транспортировку более 220 млн человек⁴⁶. В 2015 г. эта ВСЖД перевезла 130 млн пассажиров, выручка от продажи билетов составила 30 млрд юаней (5 млрд долл.), общая прибыль превысила 6,6 млрд юаней, а чистая прибыль дороги составила 6,58 млрд юаней. Прибыль с каждого пассажира составила 50 юаней⁴⁷. По расчетам китайских экономистов, через 14 лет инвестиции в строительство ВСЖД Пекин — Шанхай полностью окупятся⁴⁸. Рентабельными в 2015 г. стали маршруты ВСЖД Шанхай — Нанкин, Шанхай — Ханчжоу, Нанкин — Ханчжоу, Гуанчжоу — Шэньчжэнь, где чистая прибыль составила 641, 259, 101 и 177 млн юаней соответственно⁴⁹.

В современных условиях возрастает доля торговли дорогостоящим грузом с коротким циклом обращения. Многие годы в Китае при транспортировке таких грузов 95% приходилось на авиационный и автомобильный виды транспорта, доля железных дорог составляла лишь 5%⁵⁰. С появлением сети ВСЖД ситуация кардинально изменилась. В 2014 г. ведущий оператор железных дорог КНР (China Railway Group) подписал соглашения о сотрудничестве с основными китайскими и зарубежными компаниями экспресс-доставки — SF Express, China Post, UPS, Pony Express, DHL, TNT Express. Курьерское подразделение China Railway Express приступило к доставке срочных грузов по ВСЖД Шанхай — Шэньчжэнь в 20 крупнейших городов Китая⁵¹. Проведенные в 2015 г. расчеты себестоимости перевозки срочных грузов по ВСЖД показали, что стоимость доставки срочных грузов на расстояние от 500 до 1 тыс. км может быть снижена по сравнению с авиаперевозками на 40–50%⁵².

По мере расширения сети ВСЖД скоростные поезда стали конкурировать с региональными авиакомпаниями и на рынке пассажирских перевозок. По оценкам специалистов Университета гражданской авиации КНР, введение в эксплуатацию ВСЖД снижает количество авиапассажиров на соответствующем направлении внутри страны на 30%. После открытия движения по ВСЖД Чжэнчжоу — Сиань время поездки между двумя городами сократилось с 6 часов более чем втрое⁵³. Региональным авиакомпаниям, чей пассажирооборот уменьшился почти вдвое, пришлось отменить большинство авиарейсов внутри провинции Хубэй. С введением в эксплуатацию ВСЖД Пекин — Ухань некоторые региональные авиаперевозчики снизили стоимость билетов на перелет по этому маршруту с 1 тыс. юаней (160 долл.) до 200 юаней (32 долл.)⁵⁴. Вступившая в строй в 2013 г. ВСЖД Шэньчжэнь — Пекин сокращает время поездки между этими городами до 8 часов вместо прежних 29. Сегодня билет по этому маршруту в зависимости от классности стоит от 540 до 2727 юаней (при стоимости билета на обычный поезд — от 257 до 720 юаней)⁵⁵. А 3-х часовой авиаперелет Шэньчжэнь — Пекин аэробусом А-380 авиакомпании China Southern Airlines обходится в 1750 юаней и длится 3 часа (не считая времени регистрации в аэропорту). В 2013 г. ведущие китайские авиакомпании объявили о снижении пассажирских тарифов. China Southern Airlines объявила о введении скидок до 73%, 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 ВСЖД Китая будет охватывать практически все районы страны, что окажет «прямое и длительное давление на 60% рынка гражданской авиации КНР»⁵⁶. Острая конкурентная борьба

между двумя видами транспорта КНР вынудила их руководство приступить к разработке путей сотрудничества и выработке компромиссов в борьбе за привлечение пассажиров.

Конкуренетоспособность китайских ВСЖД

В области строительства ВСЖД китайские специалисты собственными силами создали ряд новых подлинно инновационных разработок. К таким следует отнести, к примеру, Цинхай — Тибетскую железную дорогу, особенно ее участок Голмуд — Лхаса, самый высокогорный в мире. Перегон протяженностью 960 км был проложен на высоте более 5 км над уровнем моря (выше вершины Монблана). Инновационные решения при разработке подвижного состава ВСЖД и в строительстве железнодорожного полотна для скоростных поездов были в значительной мере достигнуты благодаря развитию НИ-ОКР. В начале 2014 г. вопросами развития подвижного состава и повышения качества сетевого оборудования занимались 25 университетов, 11 исследовательских центров, 51 отраслевая лаборатория и инженерные центры⁵⁷. В 2013 г. в Чанчуне был запущен крупнейший в КНР Центр разработок и производства скоростных пассажирских составов, созданный корпорацией CNR. Производственная площадка (290 тыс. кв. км) стала самой крупной по масштабам и оснащенности передовым оборудованием производственной базой в мире. Этот Центр стал ежегодно производить 500 вагонов для обычных пассажирских поездов, 100 высокоскоростных экспрессов нового поколения модели CRH380A, более 2 тыс. вагонов для ВСЖД. В 2014 г. на базе Центра был открыт НИИ с участием ученых и специалистов из Университета Мичигана (США)⁵⁸. В 2014 г. корпорация CSR открыла свой первый НИИ в Чжучжоу (Хунань), который занялся разработкой новейших технологий для ВСЖД и стал определять экономическую и промышленную стратегию корпорации⁵⁹.

В 2011–2015 гг. китайские корпорации CNR и CSR занимали первое и второе место в мире по объемам производства скоростных локомотивов и подвижного состава для ВСЖД. Объем их выручки от продаж был равен совокупному объему пяти главных западных производителей скоростного подвижного состава — Bombardier (Канада), Alstom (Франция), Siemens (Германия), General Electric (США) и Kawasaki (Япония)⁶⁰. К 2020 г. за счет освоения новых рынков в странах Среднего Востока, Южной Америки и Африки CSR и CNR планировали контролировать более 70% мирового рынка продаж электропоездов и подвижного состава для ВСЖД⁶¹.

С целью облегчения выхода на международные рынки Госсовет КНР в декабре 2014 г. принял решение об объединении корпораций CSR и CNR. Решение о создании единой корпорации по производству подвижного состава для ВСЖД вступило в силу с 25 сентября 2015 г.⁶² Общая стоимость активов новой корпорации составила 300 млрд юаней (48,3 млрд долл.), стоимость ее ценных бумаг, котирующихся на Сянганской фондовой бирже, превысила 26 млрд долл.⁶³, а количество персонала — 180 тыс. человек⁶⁴. Новая объединенная корпорация CRRC (China Railway Rolling Stock Corporation) стала крупнейшей в мире компанией по производству подвижного состава для железнодорожного транспорта и будет контролировать 30% мирового рынка производства железнодорожного подвижного состава, оборудования и комплектующих. В 2015 г. корпорация экспортировала подвижной состав в 101 страну мира, ее доход составил 237,7 млрд юаней (36,63 млрд долл.), объем прибыли — 1,44 млрд долл. 89% дохода составили продажи подвижного состава на внутреннем рынке, которые по сравнению с предыдущим годом выросли на 4,51%⁶⁵. В первом полугодии 2016 г. объем новых экспортных контрактов CRRC вырос на 126% по сравнению с аналогичным периодом 2015 г., объем прибыли составил 4,8 млрд долл.⁶⁶

Таблица 1

**Основные показатели ведущих китайских производителей
подвижного состава для ВСЖД**

	China North Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corp — China CNR Corp	China South Locomotive & Rolling Stock Corp Ltd — China CSR Corp
Год создания	2008 г.	2007 г.
Доходы (2013 г.)	97,24 млрд юаней	97,9 млрд юаней
Экспорт	80 стран	83 страны
Дата регистрация на бирже	Шанхайская фондовая биржа — 2009 г.; Сянганская фондовая биржа — 2014 г.	Шанхайская и Сянганская фондовые биржи — 2014 г.
Число подразделений	29	20
Количество персонала	89 тыс. человек	91 тыс. человек
Штаб-квартира	Пекин	Пекин

Источник: Rail convergence goes on fast track.

URL: http://www.china.org.cn/business/2014-10/29/content_33902637_2.htm.

В 2016 г. на долю мировой сети ВСЖД (около 30 тыс. км) приходилось около 2,5% общей протяженности мировых магистральных железных дорог. При этом они выполняли более 15% всех пассажирских перевозок. К 2020 г. в мире будет построено более 50 тыс. км новых ВСЖД, которые, по оценке международных специалистов, позволят привлечь более 1,3 трлн долл. прямых инвестиций⁶⁷.

Стоимость прокладки 1 км ВСЖД в КНР составляет 33 млн долл., тогда как в развитых странах — 50 млн долл., иными словами, себестоимость 1 км полотна для ВСЖД в КНР чуть ли не вдвое меньше⁶⁸. В начале 2016 г. руководство КЖК заявило, что в течение года китайские ВСЖД выйдут на рынки РФ, США, Индонезии, Сингапура. Это строительство ВСЖД Москва — Казань (770 км), ВСЖД в западной части США из Лас-Вегаса до Лос-Анджелеса (370 км), ВСЖД Джакарта — Бандунг (150 км), ВСЖД Малайзия — Сингапур и ряд проектов в других странах мира. Провозглашенный руководством КНР план Экономического пояса Шелкового пути, вовлекающий в широкомасштабное железнодорожное строительство все больше европейских и азиатских стран, несомненно, будет способствовать бурному росту спроса на строительство железных дорог по китайским технологиям и закупку подвижного состава для ВСЖД из КНР. Развитие высокотехнологичного подвижного состава, соответствующего передовым стандартам, уже приносит значительный экономический эффект — в 2015 г. на фоне сокращения объемов экспорта китайских товаров за рубеж на 6%, объем экспорта высокотехнологичного подвижного состава вырос на 66,9% и составил 26,57 млрд юаней (4,113 млрд долл.)⁶⁹. КНР оставила далеко позади Японию и Южную Корею по объемам экспорта высокотехнологичной продукции⁷⁰.

Объемы китайского экспорта подвижного состава и объем контрактов на строительство Китая железных дорог за рубежом в 2014 г. в стоимостном выражении (около 7,5 млрд долл.) составили 2/3 стоимости российского экспорта вооружений за 2014 г. (10,2 млрд долл.⁷¹), в 2015 г. — 10,7 млрд долл. и 14,5 млрд долл. соответственно⁷².

Развитие транспортного комплекса КНР и других отраслей экономики тесно взаимосвязаны. Характер мобильности населения, уровень развития производства и торговли в Китае определяют спрос на услуги транспорта. Вместе с тем, транспорт является ключевым системообразующим фактором, оказывая влияние на уровень жизни населения и на уровень развития производительных сил страны.

Динамичный экономический рост КНР в начале XXI в. был обеспечен в значительной степени благодаря масштабным инвестициям в развитие транспортной инфраструктуры.

1. NDRC approves new projects.
URL: http://en.ce.cn/main/latest/201411/12/t20141112_3886245.shtml.
2. Ху Аньган. Чжунгодэ вэйчжи: [Место Китая в мире]. Шанхай: Дунфан чубань чжунсинь, 2012. С. 102.
3. Li E. High-speed rail network helping unlock markets for SMEs. URL: http://www.chinadaily.com.cn/hkedition/2016-03/29/content_16355337.htm.
4. Slower growth better balances economy. URL: <http://english.people.com.cn/business/8531431.html>.
5. China's high-end manufacturing booms on fast track. URL: http://usa.chinadaily.com.cn/business/2012-10/22/content_15836501.htm.
6. A bank that will realize inclusive development. URL: <http://www.ecns.cn/business/2014/05-22/115311.shtml>.
7. Facts & Figures: Bright spots in China's economy 2013. URL: http://news.xinhuanet.com/english/china/2014-01/28/c_133081057.htm.
8. China set to fulfill annual railway investment target.
URI: http://en.ce.cn/main/latest/201610/24/t20161024_17098061.shtml.
9. China to invest US\$422B in railways over 5 years. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-07/01/content_38787185.htm.
10. China to spend \$438b on rail network in the next five years. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-11/27/content_22523573.htm.
11. Основным критерием «общества малого благоденствия», по утверждению китайского экономиста Ху Аньгана, станет увеличение ВВП КНР до 14 трлн долл. Это позволит довести подушевой показатель ВВП Китая до 10 тыс. долл. См.: A decade in two 5-year plans. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-03/16/content_23898532.htm.
12. China's economic and social development in 2014. URL: <http://en.people.cn/business/n/2015/0226/c90778-8854287.html>.
13. SCIO briefing on national economic performance in 2014. URL: http://china.org.cn/china/2015-01/20/content_34604636.htm; Wang Yanfei. China vows to invest more in infrastructure, public services. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-03/15/content_23866871.htm.
14. NDRC approves new projects...
15. Key meeting to open railway construction to private capital.
URL: <http://english.people.com.cn/business/8593467.html>.
16. Аэропорты Суэьюань (Цзилинь), Голо (Цинхай), Чжаланьтунь (АРВМ), Ланьцан (Юньнань) и Жэньхуай (Гуйчжоу).
17. China approves 8 railway, airport projects. URL: http://www.china.org.cn/business/2014-10/22/content_33845237.htm.
18. Ордос (АРВМ) — Цзиань (Цзянси), 1,8 тыс. км; Датун (Шаньси) — Чжанцзяжоу (Хэбэй), 137 км; Лхаса — Нинчи (ТАР), 402 км; а также Юси — Мохань и Дали — Жуйли (Юньнань) и железнодорожная магистраль: порт Цзинчжоу (Ляонин) — Байиньхуа (АРВМ). См.: New rail lines approved. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201411/18/t20141118_3929050.shtml.
19. China approves more railway projects. URL: http://www.china.org.cn/business/2014-11/26/content_34157949.htm.
20. Это новые железные дороги в СУАР, пров. Ганьсу и Хунань; автомобильные магистрали в пров. Ганьсу, Хэбэй, Цзянси; два автомобильных моста через р. Янцзы и комплекс дренажных работ на Великом китайском канале на участке между Пекином и Ханчжоу. См.: China approves US\$15 bln in infrastructure projects. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-10/15/content_36820252.htm.
21. More high-speed rail lines to be built over next five years. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-12/25/content_37156598.htm.
22. В Китае утверждено ТЭО на строительство еще двух железных дорог. URL: http://russian.china.org.cn/business/txt/2016-10/12/content_39471876.htm.

23. Железная дорога Ганьшэнь (432 км, стоимость 64,13 млрд юаней) в 2020 г. соединит города Ганьчжоу (Цзянси) и Шэньчжэнь (Гуандун). Другие одобренные проекты: Чжанцзяцзе — Цишоу — Хуайхуа, Муданьцзян — Цзямусы и Шэньму — Фэнцзячунь (объем инвестиций — 38,24, 38,56 и 8,75 млрд юаней соответственно), а также строительство железной дороги Пекин — Таншань (объем инвестиций запланирован в 44,9 млрд юаней). См.: Five railway projects worth \$30b given green light. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/15/content_27382656.htm.
24. China to invest \$723.8B in transport infrastructure. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-05/31/content_38572859.htm.
25. *Wang Jun*. New Frontiers in Exports. China sends railway, nuclear power and other equipment sales to foreign markets. URL: http://www.bjreview.com.cn/business/txt/2015-02/09/content_668373_2.htm.
26. Тэдао юньшу юй цзинци. 2015. № 2. С. 4.
27. Railway boom to boost industries. URL: http://www.china.org.cn/business/2014-08/05/content_33145021.htm.
28. Rail cargo volume drops 3.9% in 2014. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201501/30/t20150130_4478418.shtml.
29. Transport opens new growth path. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201410/28/t20141028_3792567.shtml.
30. Further slowdown in GDP expansion forecast in 2015. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201412/03/t20141203_4036165.shtml; Full text: Li Yuanchao's address at WEF annual meeting. URI: http://www.china.org.cn/chinese/2016-02/15/content_37791512.htm.
31. Cargo transport set to benefit from link. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-12/25/content_27506969.htm.
32. *Чжу Ин*. Как железная дорога изменила Китай. Развитие сети высокоскоростных железных дорог оказало значительное воздействие на социально-экономический прогресс Китая // Власть. 2014. № 43 (1098). С. 32.
33. *Lan Lan*. Spending on roads, railways will lift economy. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2015-04/16/content_20446580.htm.
34. Rail projects account for nearly half of infrastructure investment. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-04/12/content_38226980.htm.
35. Refueling China's Economy. URL: http://www.bjreview.com/Business/201601/t20160125_800047549.html.
36. China riding railway hopes. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201408/28/t20140828_3441737.shtml.
37. Beijing-Guangzhou high-speed rail to add 30b yuan to GDP annually. URL: <http://english.people-daily.com.cn/90778/8074227.html>.
38. 10 years on, plateau railway paves path to prosperity. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201606/22/t20160622_13076819.shtml.
39. Tenth birthday of the world's highest altitude train line. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201607/01/t20160701_13338155_1.shtml.
40. *Li Fangfang*. Speeding to Xinjiang // Beijing Review. 2015. Vol. 24. № 30. P. 26.
41. High speed railway joins battle to deliver for Singles' Day. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-11/12/content_27356494.htm.
42. China's bullet trains make five billion trips. URI: http://www.china.org.cn/business/2016-08/01/content_38999925.htm.
43. China to boost railway network construction. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-06/29/content_38778233.htm.
44. Beijing-Guangzhou high-speed rail...
45. Infrastructure projects planned in the 13th Five-Year Plan. URL: <http://www.ecns.cn/visual/hd/2016/03-10/88865.shtml>.
46. Beijing-Shanghai high-speed railway sees 220 mln trips since debut. URL: http://www.china.org.cn/business/2014-07/01/content_32822205_4.htm.
47. Beijing-Shanghai High-Speed Railway reaps 6.58 bln yuan. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201607/20/t20160720_13985752.shtml.
48. *Hu Weijia*. Beijing-Shanghai high-speed railway to post annual profit. URL: <http://www.global-times.cn/content/904112.shtml>.

49. China's most popular high-speed rail earns big in 2015. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201607/19/t20160719_13948612.shtml.
50. China Railway Express to launch hi-speed rail delivery. URL: http://en.ce.cn/subject/exclusive/201503/31/t20150331_2575735.shtml.
51. *Zhao Lei*. Bullet train networks growing at high speed. URL: <http://english.people.com.cn/business/n/2014/0702/c90778-8749424-2.html>.
52. China's first e-commerce express to debut. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-06/28/content_32801542.htm.
53. Air China cooperates with high-speed rail. URL: http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-11/29/content_15972726.htm.
54. China's high-speed railway boom to continue. URL: http://www.china.org.cn/business/2014-01/16/content_27700648.htm.
55. Rail ministry responds to price critics. URL: http://www.china.org.cn/china/2015-12/24/content_27497118.htm.
56. Rail convergence goes on fast track. URL: http://www.china.org.cn/business/2014-10/29/content_33902637_1.htm.
57. CRH trains take a leading role. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-01/10/content_17228708.htm.
58. China's strategic rollout of high speed rail. URL: <http://english.people.com.cn/n/2014/0620/c98649-8744160.html>.
59. *Wang Chao, Moody A.* Changing the rules of engagement on infrastructure. URL: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-01/31/content_17266878.htm.
60. Train-makers set for sales boost abroad. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/02-06/153857.shtml>.
61. China rewrites global high-speed rail pattern in six years. URL: <http://english.peopledaily.com.cn/90778/8139987.html>.
62. High-speed rail maker CRRC officially established. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-09/28/content_36702775.htm.
63. В июне 2015 г. стоимость акции CRRC на Шанхайской и Сянганской фондовых биржах составляла 13,23 юаня (2,08 долл.). См.: High-speed rail maker CRRC officially established. URL: http://www.china.org.cn/business/2015-09/28/content_36702775.htm.
64. China's top train makers finish merger plan. URL: http://en.ce.cn/main/latest/201511/04_4041965.shtml.
65. Overseas Ambitions. URL: http://www.bjreview.com.cn/Business/201605/t20160503_800055756.html.
66. CRRC sees overseas orders soar in H1. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-08/23/content_39148482.htm.
67. Railway companies on track to haul the world. URL: <http://www.ecns.cn/business/2016/03-28/204472.shtml>.
68. *Liu Jin*. High-speed train: Chinese brand of economic diplomacy. URL: http://en.ce.cn/Insight/201312/24/t20131224_1985335.shtml; *Bai Tiantian*. High speed rail may need to be rebuilt. URL: <http://english.people.com.cn/90882/7935839.html>.
69. CRRC seeks more US rail deals. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-04/13/content_38232720.htm.
70. Доля Японии в азиатском экспорте высокотехнологичной продукции в 2015 г. равнялась 7,7%, РК — 9,4%. См.: China's hi-tech exports beat Japan and South Korea. URL: http://www.china.org.cn/business/2016-01/04/content_37449717.htm.
71. Россия стала второй в мире по экспорту оружия. URL: <http://www.rg.ru/2015/12/27/orujie-site.html>.
72. China to spend \$438b on rail network in the next five years...