

Петрунина Ж. В.
Z. V. Petrunina

**РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ПРОВИНЦИЯХ
СЕВЕРО-ВОСТОКА КИТАЯ В XXI В.**

**DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN THE PROVINCES OF NORTHEAST
CHINA IN THE 21ST CENTURY**

Петрунина Жанна Валерьяновна – доктор исторических наук, профессор кафедры истории и культурологии Комсомольского-на-Амуре государственного университета (Россия, Комсомольск-на-Амуре); 681013, Хабаровский край, Комсомольск-на-Амуре, пр. Ленина, 27; тел. +7(4217)528-440. E-mail: petrunina71@bk.ru.

Zanna V. Petrunina – Doctor of History, Professor, History and Culture Studies Department, Komsomolsk-na-Amure State University (Russia, Komsomolsk-on-Amur); 681013, Khabarovsk territory, Komsomolsk-on-Amur, 27 Lenin str.; tel. +7(4217)528-440. E-mail: petrunina71@bk.ru.

Аннотация. В работе исследованы вопросы развития железнодорожного транспорта в провинциях Северо-Востока Китая в ретроспективе. Рассмотрены задачи, стоящие перед правительством КНР на современном этапе. Установлено, что с начала XXI в. в провинциях Хэйлунцзян, Цзилинь и Ляонин проводится модернизация сети железных дорог. Наряду с дорогами, построенными в первой половине XX в., в регионе развивается высокоскоростная железнодорожная сеть (ВЖС). Переход к эксплуатации ВЖС способствует привлечению инвестиций в регион, положительно влияет на развитие производств, предоставляет условия активизации социально-экономической жизни в провинциях Северо-Востока Китая.

Summary. The presented scientific work examines the development of rail transport in the northeastern provinces of China in retrospect. The tasks facing the PRC government at the current stage have been considered. It has been established that since the beginning of the 21st century in the provinces of Heilongjiang, Jilin and Liaoning, the railway network is being modernized. Along with the roads built in the first half of 20th century, the region is developing a high-speed railway network (HSRN). The transition to HSRN operation promotes investment in the region, positively affects the development of production and provides conditions for the activation of social and economic life in the northeastern provinces of China.

Ключевые слова: Китай, северо-восточные провинции, железные дороги, высокоскоростная железнодорожная сеть.

Key words: China, northeastern provinces, railways, high-speed railway network.

УДК 94

В последние годы правительство КНР уделяет большое внимание развитию транспортной инфраструктуры, вкладывая значительные объёмы инвестиций в её модернизацию. В 2020 г. в развитие железных дорог было вложено около 800 млрд юаней (114,36 млрд долларов) [3]. С января по ноябрь 2024 г. инвестиции в национальный железнодорожный сектор выросли на 11,1 % по сравнению с 2023 г., составив 711,7 млрд юаней (около 99 млрд долларов) [4]. В настоящее время сеть железных дорог Китая охватывает 99 % городов с населением свыше 200 тыс. человек. В первые годы XXI в. Китай приступил к созданию высокоскоростной железнодорожной сети (ВЖС), а уже к началу 2020-х гг. занял первое место в мире по протяжённости ВЖС. К 2024 г. высокоскоростные магистрали объединили 96 % городов страны с населением более 500 тыс. человек [1]. КНР лидировала в мире по уровню загруженности сети железнодорожных перевозок и совершенствованию железнодорожных коммуникаций, имея протяжённость железных дорог в стране 160 тыс. км, из которых 46 тыс. км приходилось на высокоскоростные магистрали [5]. В планах к 2035 г. увеличить протяжённость железнодорожной сети до 200 тыс. км с 70 тыс. км высокоскоростных линий, включая и высокоскоростные междугородние железные дороги [19].

История железных дорог в Китае началась в последней трети XIX в. В то время британские предприниматели пытались убедить власти Поднебесной принять план по строительству железных дорог в империи. Цинские чиновники сопротивлялись строительству железных дорог, полагая, что они принесут вред государству, лишив его безопасности. Несмотря на противодействие чиновников, в 1876 г. силами английских предпринимателей Woosung Road Company между Шанхаем и портом Усун был проложен железнодорожный путь протяжённостью 14,5 км. Его эксплуатация позволяла быстрее доставлять грузы в Шанхай из портов, находившихся в месте впадения реки Хуанпу в реку Янцзы [18]. Ширина колеи Усунской дороги составила 2 фута 6 дюймов (762 мм). Строительство велось без одобрения цинских властей, поэтому, проработав менее года, дорога была продана за 285 тыс. таэлей серебра Шэнь Баочжэнем, вице-королем Ляньцзяна, и в октябре 1877 г. разобрана. Рельсы и подвижной состав позже были отправлены на Тайвань. В настоящее время по этой трассе проходит часть надземной линии № 3 Шанхайского метрополитена [14].

С 1881 по 1911 гг. в Китае было построено 9,1 тыс. км железных дорог. Первая в стране народная железнодорожная ветка Пекин – Чжанцзякоу была разработана под руководством инженера Чжан Тянью и запущена в 1909 г. Скорость движения по ней составила 35 км/ч [7]. С этого времени была прекращена монополия иностранцев на строительство железных дорог в Китае.

В конце 1912 г. лидер страны Сунь Ятсен предложил план по строительству в стране 160 тыс. км железных дорог. До образования КНР в стране было проложено 17,1 тыс. км железнодорожных путей, большая часть которых в годы военных потрясений 1930 – 1940-х гг. была уничтожена, а оставшаяся плохо обслуживалась и не была электрифицирована. К началу 1950-х гг. в КНР можно было эксплуатировать лишь 23 тыс. км полотна [23]. В последующие два десятилетия масштабы железнодорожного строительства оставались незначительными. К 1978 г. Китай имел 51 700 км путей, из которых только 16 % были двухколейными. Большая часть коммуникаций возводилась в прибрежных регионах и задействовалась в перевозке грузов из морских портов [23]. При этом средняя скорость движения составляла всего 48,1 км/ч [20].

После проведения политики реформ и открытости Пекин намеревался нарастить объёмы строительства железных дорог в стране, рассматривая железнодорожный сектор как важный элемент национальной транспортной системы, без которого невозможно развитие экономики.

В 1991 г. в Китае был принят закон «О железных дорогах», который ознаменовал начало новой эпохи в расширении железнодорожной сети страны. Реорганизации подверглось управление сетью железных дорог КНР, и определены правила пассажирских и грузовых перевозок. Перед специалистами были поставлены две задачи: во-первых, нарастить потенциал и повысить качество инфраструктуры железных дорог Китая; во-вторых, реформировать отрасль, обеспечив возможность её адаптации и выживания в современной рыночной экономике [6, 534].

В первые два десятилетия XXI в. Китай совершил прорыв в модернизации железнодорожного сектора, превратил его в жизненно важный элемент национальной транспортной системы и укрепил свои лидирующие позиции в мире по созданию высокоскоростных, высокогорных, морозоустойчивых железных дорог и тяжеловесных поездов. В 2013-2021 гг. общий объём инвестиций в отрасль превысил 27 трлн юаней, а инвестиции в основной капитал железных дорог достигали 700-800 млрд юаней в год [7]. В 2004 г. была открыта железнодорожная линия на магнитном подвесе (Шанхайский маглев) протяжённостью 30,5 км. В 2006 г. была введена в эксплуатацию самая высокогорная в мире Цинхай-Тибетская железная дорога, в 2008 г. запущена высокоскоростная железнодорожная магистраль Пекин – Тяньцзинь, в 2012 г. впервые в мировой практике в районах с холодным климатом была построена скоростная высокогорная железная дорога Харбин – Далинь, в 2019 г. – интеллектуальная высокоскоростная железная дорога Пекин – Чжанцзякоу, по которой можно двигаться со скоростью 350 км/ч, несмотря на холодный климат и сильные пыльные бури. Кроме того, в 2019 г. на участке Хаолэбаоцзи – Цзиань была введена промышленная железнодорожная ветка. В 2021 г. начала функционировать высокоскоростная дорога между Пекином и Харбином. В 2021 г. в Циндао с конвейера сошёл поезд на магнитной подушке (маглев), способный разогнаться до 600 км/ч [7]. К 2021 г. общая протяжённость китайских железных дорог

превысила 150 тыс. км, более 40 тыс. км из которых были высокоскоростными [7]. Это позволило увеличить объёмы пассажирских и грузовых перевозок, а также обеспечить условия для деловых поездок и привлечения туристов.

Национальная железнодорожная сеть даёт импульс развитию отдельных регионов Китая, позволяя приблизиться к решению задач, обозначенных в 9-м (1996-2000 гг.) и 11-м (2006-2010 гг.) пятилетних планах, направленных на ликвидацию регионального неравенства, а также в планах 12-й (2011-2015 гг.), 13-й (2016-2020 гг.) и 14-й (2021-2025 гг.) пятилеток.

В последние несколько десятилетий Северо-Восток Китая (включает территории провинций Хэйлунцзян, Ляонин, Цзилинь и восточные части автономных районов Внутренней Монголии) столкнулся с проблемами истощения ресурсов и оттока населения. Исторически признанный традиционной промышленной базой страны и давший жизнь первому автомобилю, первому реактивному самолёту и первому 10 000-тонному судну, этот регион получил прозвище «Ржавый пояс» [22]. Однако с начала XXI в. отношение китайского руководства к занимающему уникальное географическое и важное геостратегическое положение, обладающему значительными природными богатствами региону стало меняться [11; 13], что нашло отражение в документе «Мнения ЦК КПК и Госсовета относительно реализации стратегии возрождения Северо-Востока и других старых промышленных баз», изданном КПК в октябре 2003 г.

Железнодорожная сеть Северо-Востока Китая связана с другими районами страны. В провинциях этой части Китая продолжают эксплуатироваться дороги, построенные ещё на рубеже XIX – XX вв. или в середине XX в. С 1953 г. на территории Маньчжурии действует Харбинская железная дорога (в разные годы называлась Китайско-Восточная, Маньчжурская, Китайская Чанчуньская железная дорога), которая была построена русскими специалистами в 1898 г. как южная ветка Транссибирской железнодорожной магистрали. Большой объём грузовых и пассажирских перевозок проходит по магистрали Харбин – Чанчунь – Шэньян – Далянь (Дальний). По ней осуществляется товарообмен между севером и югом региона. В северном направлении Харбин через Суйхуа и Хайлунь соединяется с городом Бэйань (Биньбэйская железная дорога), находящимся в близости с российским г. Благовещенском. На северо-запад от Харбина проходит дорога по линии к городам Цицикар, Хайлар и Маньчжурия, позволяющая выйти к Забайкальскому краю РФ. К западным территориям от ветки Харбин – Далянь уходят железнодорожные линии Шэньян – Шаньхайгуань, Цзиньчжоу – Губэйкоу, Синьминь – Исянь, Дахушань – Шуайляо (Чжэнцзятунь), Сыпин – Цицикар и другие. Наряду с пассажирскими перевозками по железным дорогам северо-восточного Китая перевозят грузы, транспортируют металлы, каменный уголь, продукцию сельского хозяйства.

К началу XXI в. стало понятно, что пропускная способность действующих путей не удовлетворяет потребности провинций Северо-Востока Китая. С некоторым отставанием от других частей страны в регионе началось строительство высокоскоростных железных дорог. В декабре 2012 г. между столицей провинции Хэйлунцзян г. Харбином и портом провинции Ляонин г. Далянем была проложена высокоскоростная железная дорога, которая пересекает три провинции Северо-Востока Китая. По ней курсируют передовые подвижные составы, способные функционировать при температуре $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ [2]. За 10 лет после открытия по этому пути было перевезено 670 млн человек [10].

В августе 2015 г. начала эксплуатироваться самая северная скоростная железная дорога Китая, проложенная между Харбином и Цицикаром, строительство которой стартовало 30 ноября 2009 г. [16].

Опыт, полученный в ходе строительства дороги Харбин – Далянь, был учтён в процессе прокладки высокоскоростной линии Чаоян – Линхай в провинции Ляонин, которая была открыта в августе 2021 г. При строительстве магистрали были применены новые технологии, позволяющие учесть разницу между дневными и ночными температурами, улучшить водонепроницаемость настила железнодорожных мостов и обеспечить безопасность пассажирских перевозок при скорости до 300 км/ч [8].

В 2021 г. была введена в эксплуатацию и высокоскоростная железная дорога Муданьцзян – Цзямусы провинции Хэйлунцзян, которая включает в себя 173 новых моста и 34 туннеля. Проектная скорость движения поездов по ней составляет 250 км/ч, что сокращает время в пути между двумя городами с 4 ч 50 мин до 2 ч 10 мин [15].

В сентябре 2022 г. началось строительство проходящего через зону вечной мерзлоты участка высокоскоростной железной дороги, соединившей города Харбин, Тели, Ичунь и несколько других городов [9]. Руководство КНР полагает, что после ввода в эксплуатацию новая высокоскоростная магистраль позволит укрепить экономические связи между северными пограничными районами провинции Хэйлунцзян и внутренними районами страны, окажет содействие возрождению старых промышленных баз Северо-Востока страны, активизирует приграничные торгово-экономические связи с российскими регионами юга Дальнего Востока.

Создание высокоскоростной железнодорожной сети, охватывающей всю страну, соответствует планам Пекина и является катализатором экономического развития регионов. Строительство железных дорог требует значительных инвестиций в разные отрасли (например, сталелитейную, строительную, производство электрооборудования), тем самым стимулируя их рост за счёт применения новых технологий и процессов, направленных на выпуск высококачественной продукции. Возможно, это вызовет интерес китайских и иностранных инвесторов к потенциалу развития провинций Хэйлунцзян, Цзилинь и Ляонин. По официальным данным, в 2023 г. фактическое использование иностранного капитала в Цзилине и Хэйлунцзяне увеличилось на 23,2 и 11,8 % в годовом исчислении соответственно. В провинции Ляонин появилось 959 новых предприятий с иностранным финансированием и было привлечено 3,38 млрд долларов фактических иностранных инвестиций [22]. Немецкие автопроизводители Audi и BMW открыли завод по производству электрических автомобилей в Чанчуне, столице Цзилиня, и завод на своей производственной базе в Шэньяне, столице Ляонина, а поставщик автозапчастей Vitesco Technologies начал серийное производство своей электроники управления аккумулятором в Чанчуне [22].

Меняется и ситуация в населённых пунктах, расположенных вдоль маршрутов следования поездов. Города преобразуются, становясь привлекательными для населения, которое получает возможности трудоустройства. В 2023 г. в Цзилине и Ляонине приток населения составил 43 400 и 86 000 человек соответственно, что переломило десятилетнюю тенденцию оттока [22]. Изменилась ситуация и в Хэйлунцзяне. В 2016 г. только 47,5 % выпускников университетов провинции оставались работать с местными работодателями [21]. К 2023 г. Хэйлунцзян достиг лучших показателей за пять лет по удержанию и привлечению выпускников местных университетов.

Оживает жизнь и в деревнях, соединённых с городами, сокращается время, затрачиваемое жителями отдалённых районов на дорогу. Поездки становятся удобными. В провинциях Северо-Востока Китая развивается туристический сектор. По данным China Railway Harbin Group Co, увеличилось количество туристов, посещающих китайские парки с ледяными и снежными фигурами. По состоянию на конец 2024 г. 85 000 пассажиров совершили 163 поездки на поезде к снежным курортам Ябули и Мохэ в провинции Хэйлунцзян [17].

Отметим, что высокоскоростные дороги снижают загрязнение окружающей среды. Они работают на электричестве, и выбросы вредных веществ значительно сокращаются, что является актуальным для провинций Северо-Востока Китая.

Наряду с очевидными экономическими выгодами, связанными с активизацией грузовых и пассажирских перевозок на Северо-Востоке страны, в процессе модернизации железных дорог китайские специалисты получают знания и приобретают опыт внедрения национальных технологических достижений, включая искусственный интеллект. По словам генерального директора китайской академии железнодорожных наук Ли Сюэфэна, в настоящее время Китай стал одним из мировых лидеров по разработке технологий и развитию высокоскоростных, высокогорных, морозоустойчивых железных дорог [5].

В этой ситуации руководству приграничных регионов России важно контролировать обстановку, реализовывая федеральные и региональные программы по развитию железнодорожного

транспорта в стране, и не допустить потери конкурентных преимуществ Транссиба и БАМа [12, 141].

В Китае сохраняется неравенство регионального развития, и лишь развитием железных дорог решить этот вопрос не представляется возможным. Однако следуя китайской мудрости «Хочешь быть богатым – построй дорогу», Пекин последовательно приближается к решению многих задач в провинциях Северо-Востока Китая.

ЛИТЕРАТУРА

1. В Китае общая протяжённость находящихся в эксплуатации железных дорог превысила 160 тыс. км // Синьхуа Новости. – 16.09.2024. – URL: <https://russian.news.cn/20240916/4f504cf502ea47e0b50403a10ed50e2a/c.html> (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.
2. Высокоскоростная железная дорога Харбин – Далянь перешла на зимнее расписание, скорость движения электропоездов снижена // Жэньминь жибао онлайн. – 01.12.2013. – URL: <http://russian.people.com.cn/31518/8471507.html> (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.
3. В 2020 году Китай инвестирует более \$114 млрд в железные дороги // Известия. – 30.12.2019. – URL: <https://iz.ru/960193/2019-12-30/v-2020-godu-kitai-investiruet-bolee-114-mlrd-v-zheleznye-dorogi> (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.
4. Инвестиции Китая в железнодорожный сектор выросли на 11,1 проц. с января по ноябрь 2024 года // Китай. – 11.12.2024. – URL: http://www.kitaichina.com/rxinwen/202412/t20241211_800386810.html (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.
5. Китай стал одним из мировых лидеров по развитию железных дорог // Жэньминь жибао онлайн. – 20.09.2024. – URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2024/0920/c31518-20221250.html> (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.
6. Китайские железные дороги // Реформа железных дорог: сборник материалов по повышению эффективности сектора железных дорог. – Washington, 2011. – 555 с. – URL: chrome-extension://efaidnbmninnbpcajpcgiclfndmkaj/https://www.ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/railways_toolkit_russian/PDFs/WB_toolkit.pdf (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.
7. Китайские железные дороги внедряют инновации // РИА Новости. – 11.10.2022. – URL: <https://ria.ru/20221011/innovatsii-1823036728.html> (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.
8. На северо-востоке Китая открыли новую ВСМ // Zdmira. – 06.08.2021. – URL: <https://zdmira.com/news/na-severo-vostoke-kitaya-otkryli-novuyu-vsm> (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.
9. На северо-востоке Китая полным ходом идёт строительство ВСЖД, проходящей через зону вечной мерзлоты // Синьхуа Новости. – 30.09.2022. – URL: <https://russian.news.cn/20220930/aa7d3f2582de42879202c1abb6e37030/c.html> (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.
10. Пассажиропоток железной дороги Харбин – Далянь достиг 670 млн человек // Синьхуа Новости. – 03.12.2022. – URL: <https://russian.news.cn/20221203/932c9972ea39432e8070714e5059d018/c.html> (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.
11. Петрунина, Ж. В. Интеграция Северо-Востока Китая и Дальнего Востока России в начале XXI века: два подхода к одному вопросу / Ж. В. Петрунина // Учёные записки Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. Науки о человеке, обществе и культуре. – 2023. – № II (66). – С. 73-76.
12. Петрунина, Ж. В. Транссиб и БАМ в развитии международных транзитных перевозок по маршруту Азия-Европа / Ж. В. Петрунина // Теория и практика общественного развития. – 2013. – № 3. – С. 140-143.
13. Петрунина, Ж. В. Цифровая экономика северо-восточных провинций Китая: подходы к развитию / Ж. В. Петрунина, Г. А. Шушарина // Азия и Африка сегодня. – 2023. – № 6. – С. 46-53.
14. Пространство БРИКС. Исторические хроники. Создание и развитие железных дорог в Китае (1876 – н. в.) // 1520International. – URL: <https://1520international.com/content/2024/dekabr-2024/the-brics-space-china/> (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.
15. Самая восточная ВСЖД в Китае введена в эксплуатацию // Жэньминь жибао онлайн. – 07.12.2021. – URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2021/1207/c31518-9929339-4.html> (дата обращения 14.01.2025). – Текст: электронный.
16. Скоростная железная дорога Харбин – Цицикар будет официально сдана в эксплуатацию в августе // Жэньминь жибао онлайн. – 25.05.2015. – URL: <http://russian.people.com.cn/n/2015/0525/c31518-8897078.html> (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.

17. Chu Daye. China's railway system handles over 4 billion passenger trips in the first 11 months of 2024, setting a new record / Daye Chu // Global Times. – 05.12.2024. – URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202412/1324361.shtml> (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.
18. Crush, P. Woosung Road the story of China's first railway / P. Crush. – Hong Kong: The railway tavern, 1999. – 119 p. – URL: https://www.researchgate.net/profile/Peter-Crush/publication/303370667_Woosung_Road_-_the_Story_of_China's_First_Railway/links/5dc0fde1299bf1a47b156223/Woosung-Road-the-Story-of-Chinas-First-Railway.pdf (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.
19. Luo Wangshu. China to accelerate development of railway tech / Wangshu Luo // ChinaDaily. – 12.03.2024. – URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/202403/12/WS65ef9ab2a31082fc043bc032.html> (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.
20. Rai K. High speed railways in China / K. Rai // China and Asia. – 11.07.2024. – URL: <https://orcasia.org/high-speed-railways-in-china> (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.
21. Siyang Ding. High-Speed Rail in China's Rust Belt: A Fast Track to Economic Revitalization? / Ding Siyang // The Diplomat. – 03.08.2023. – URL: <https://thediplomat.com/2023/08/high-speed-rail-in-chinas-rust-belt-a-fast-track-to-economic-revitalization/> (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.
22. Surge in foreign investment signals high-quality development in northeast China // People's Daily Online. – 30.08.2024. – URL: <http://en.people.cn/n3/2024/0830/c90000-20212067.html> (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.
23. Why China's railway development has fallen short of Sun Yat-sen's expectations // Think China. – 01.02.2021. – URL: <https://www.thinkchina.sg/economy/why-chinas-railway-development-has-fallen-short-sun-yat-sens-expectations> (дата обращения: 14.01.2025). – Текст: электронный.