

КИТАЙ НА СКОРОСТИ

**ЛЕТОПИСЬ РАЗВИТИЯ
ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В КИТАЕ**

Ван Сюн



Торговый дом «Белый город»

УДК 625.1
ББК 39.29
В 24

ISBN 978-5-00119-003-5

Ван Сюн

В-24 Китай на скорости. Летопись развития высокоскоростных железных дорог в Китае. / Ван Сюн: [пер. с китайского]. - М: Торговый дом «Белый город», 2018.- 558 с.

Эта книга - первый перевод на русский язык впечатляющей истории развития ВСМ (высокоскоростных железнодорожных магистралей) в Китае.

За относительно короткий срок Китай сумел создать самую протяженную сеть ВСМ в мире, а, начав с импорта технологий в этой сфере транспорта (в основном германских, японских и французских), перешел к их экспорту.

ISBN 978-5-00119-003-5



© Издание на русск. яз, Торговый дом “Белый город”, 2018
© Foreign Language Press, 2018

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	1
-----------------	----------

ГЛАВА I.

НУЖНЫ ЛИ КИТАЮ СКОРОСТНЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ? 5

1. Насущность строительства железной дороги «Пекин–Шанхай»	7
2. Колеса и рельсы или магнитная подушка?	25
3. Дадим слово практике	39

ГЛАВА II.

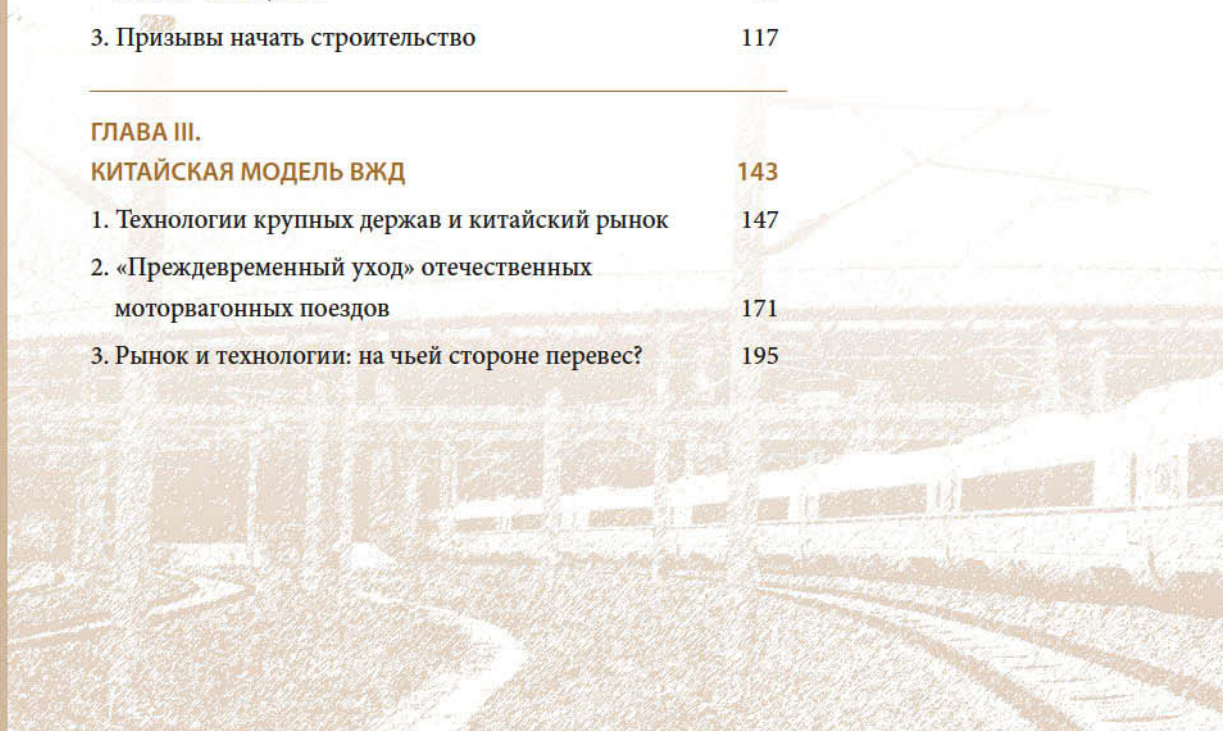
ЭПОХА ВЕТРА 63

1. Прелюдия к появлению ВЖД в Китае	66
2. Инициатива переходит к междугороднему поезду Пекин–Тяньцзинь	93
3. Призывы начать строительство	117

ГЛАВА III.

КИТАЙСКАЯ МОДЕЛЬ ВЖД 143

1. Технологии крупных держав и китайский рынок	147
2. «Преждевременный уход» отечественных моторвагонных поездов	171
3. Рынок и технологии: на чьей стороне перевес?	195



ГЛАВА IV.

ДИПЛОМАТИЯ ВЖД 257

1. ВЖД и этот мир 261
 2. Бывшее королевство железных дорог 303
 3. Китайско-японский узел ВЖД 330
-

ГЛАВА V.

ВОЗВРАТ НА «РЕЛЬСЫ» БЛАГОРАЗУМИЯ 373

1. Тотальная коррекция скорости на ВЖД 375
 2. Корректировка скорости и цена на билеты
на высокоскоростные поезда 396
 3. Инвестиции и долговые обязательства ВЖД 415
-

ГЛАВА VI.

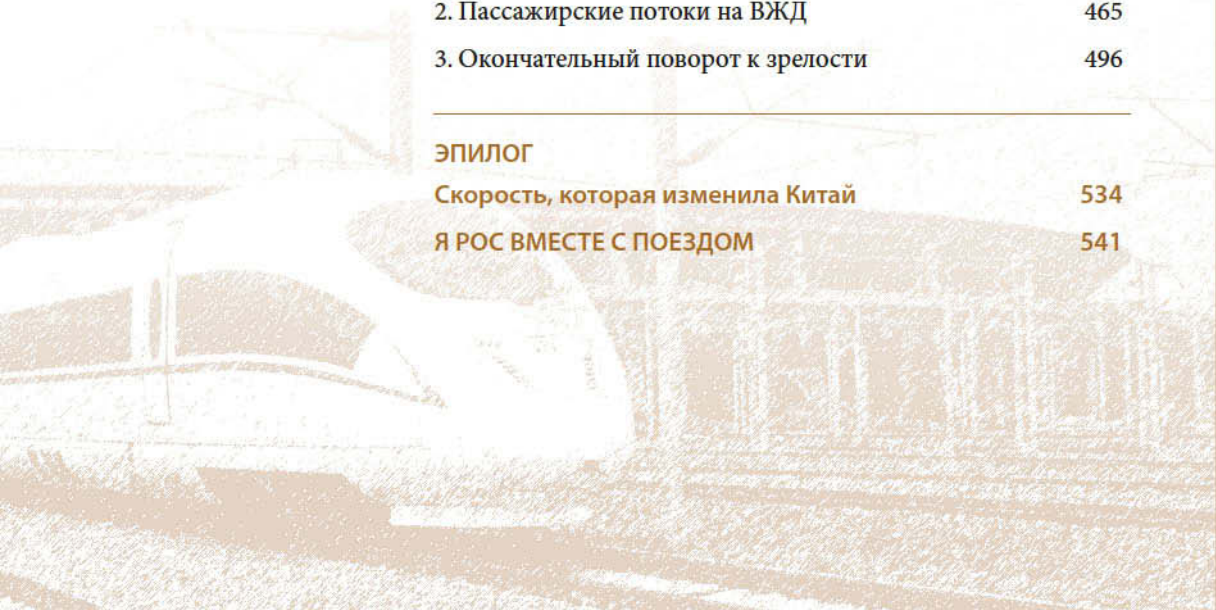
ПУТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЖД 443

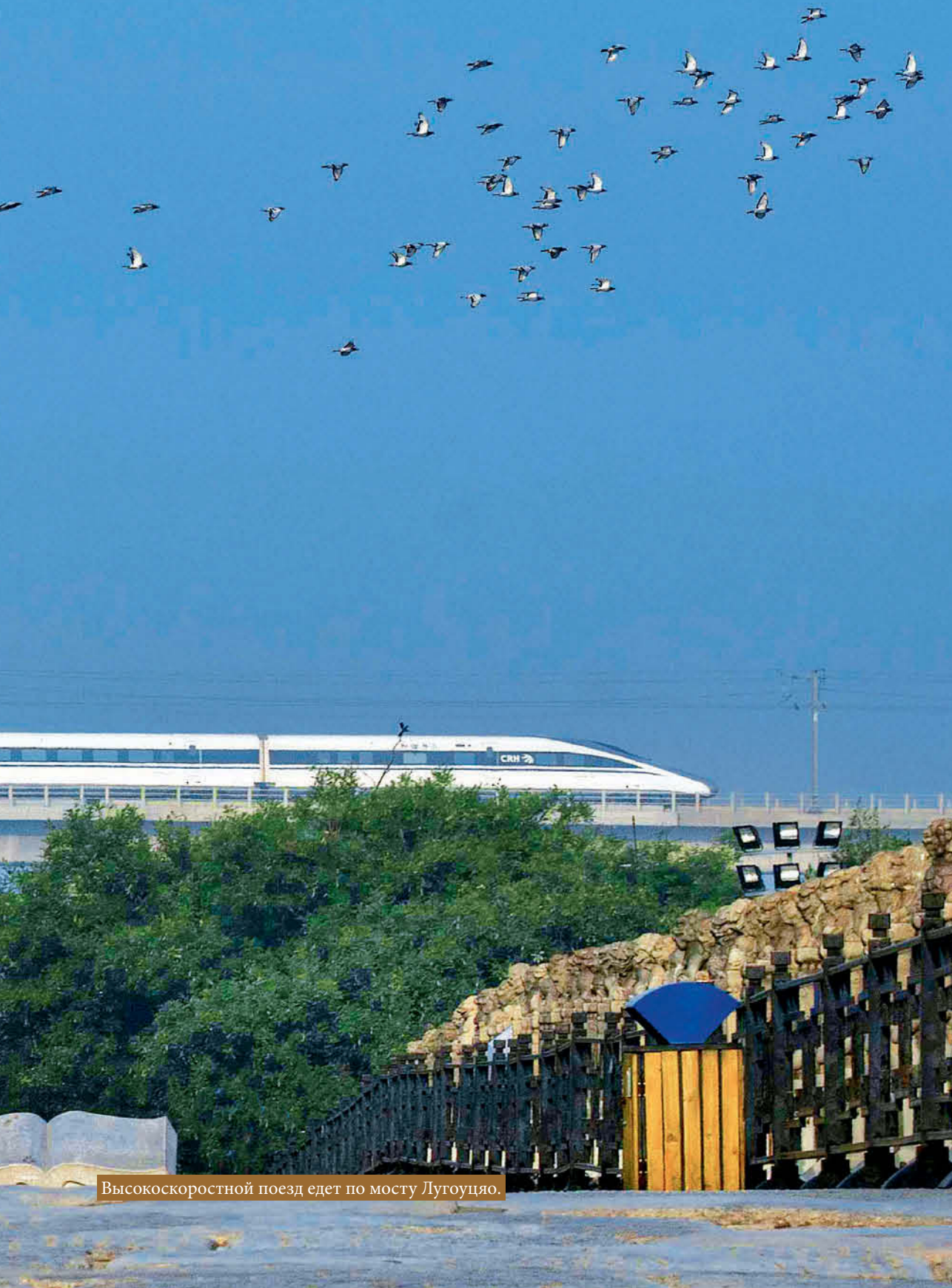
1. Организация хозяйственной деятельности на ВЖД 446
 2. Пассажирские потоки на ВЖД 465
 3. Окончательный поворот к зрелости 496
-

ЭПИЛОГ

Скорость, которая изменила Китай 534

Я РОС ВМЕСТЕ С ПОЕЗДОМ 541





Высокоскоростной поезд едет по мосту Лугоуцяо.

НУЖНЫ ЛИ КИТАЮ СКОРОСТНЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ?

Развитие – это непреложная истина. Но какие именно железные дороги нужны развивающемуся Китаю и нужны ли ему высокоскоростные пути? Как только эти вопросы были сформулированы, они сразу же вызвали сильный отклик и дискуссию в обществе.

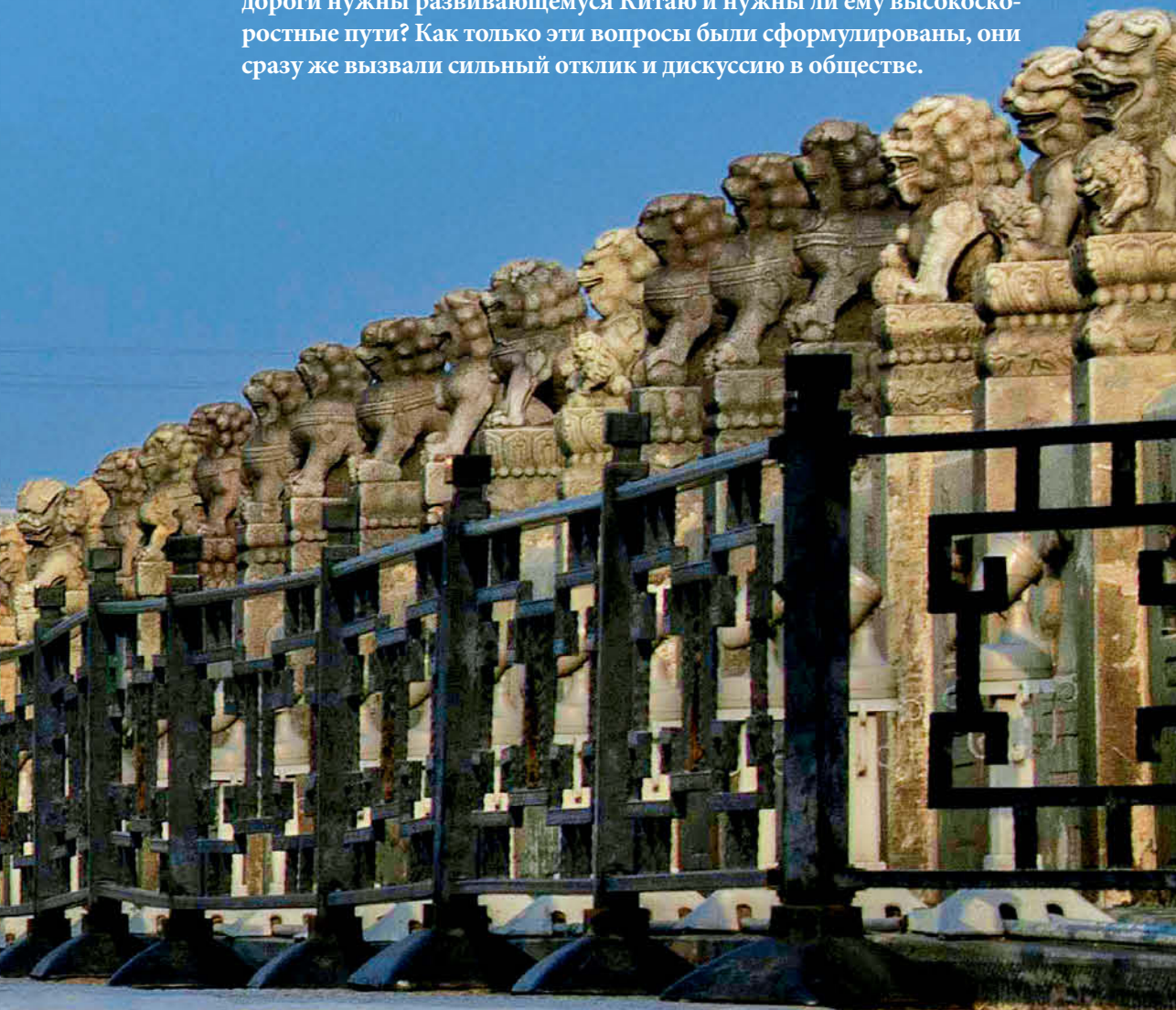




Схема высокоскоростной железной дороги Пекин–Шанхай.

70-80-е гг. XX века были периодом оживления в интеллектуальных кругах Китая.

Такие издания, как «Красный флаг», «Свет» («Гуанмин жибао») и др. наперебой печатали мнения ученых специалистов о том, в каком направлении должна развиваться транспортная система Китая. Тогда было отмечено, что во всех высокоразвитых странах мира железные дороги приходят в упадок, а подъем в развитии переживают автомагистрали. В связи с этим специалисты выдвинули следующее предложение: пассажирские перевозки на расстояния более 1000 км поручить гражданской авиации, перевозки на расстояния в пределах 400 км – передать автоперевозчикам, а что касается

оставшегося дистанционного промежутка – от 400 до 1000 км – то перевозки на эти расстояния осуществлять по железнодорожным путям.

Очевидно, что такая концепция резко расходилась с экономическими представлениями, утвержденными ЦК в конце 50-х гг. XX в., согласно которым железные дороги были названы «важнейшими артериями народной экономики». Теперь же стали говорить о том, что железнодорожный транспорт клонится к закату, и данная отрасль экономики была оттеснена на периферию комплекса транспортной системы.

Однако после третьего пленума ЦК 11-го созыва был выдвинут следующий тезис Дэн Сяопина: становление экономики – наша главная задача, мы должны идти по дороге реформ и открытости, направлять все силы на развитие производительных сил и поднимать нашу экономику. Тогда общество по-новому оценило положение о том, что «железные дороги являются важнейшими артериями народной экономики», и появилось понимание того, что не следует клеймить их как препятствие ее развитию.

С политикой реформ и открытости наступил расцвет железнодорожной отрасли, локомотивы вернулись на свои рельсы. Однако выглядели они, действительно, устаревшими. В то время в развитых странах максимальная скорость движения по ВЖД достигала 270 км/час, а в Китае поезда двигались со скоростью примерно 80 км/час.

Развитие – это непреложная истина. Но какие железные дороги в этом случае нужны Китаю и нужны ли ему высокоскоростные пути? Как только эти вопросы были сформулированы, они сразу же вызвали сильный отклик и дискуссию в обществе.



1. Насущность строительства железной дороги «Пекин–Шанхай»

На фоне быстрого развития экономики после внедрения политики реформ и открытости все крупные железнодорожные магистрали Китая длительное время функционировали в режиме перегрузки – товарные поезда только на 60% удовлетворяли заявки на перевозки, поэтому образовывалось скопление товара; своего рода бедствием было и скопление пассажиров на крупных железнодорожных станциях. К примеру, на железную дорогу Пекин–Шанхай, которая составляет лишь 2,8% от общей протяженности путей в стране, приходилось 14,3% пассажирооборота и 8,8% – товарооборота, т.е. интенсивность перевозок была в 5 раз выше, чем в среднем на железных дорогах страны. Таким образом, задержки в передвижении пассажиров и товаров чрезвычайно обострили проблему транспортных перевозок, при том что каждый участок указанной железной дороги использовался на 100%.

Итак, нужны ли Китаю высокоскоростные железнодорожные пути? И нужно ли приступать к их строительству сейчас или отложить на потом? С этих вопросов начиналась дискуссия. Отвечая на них, большинство старых специалистов искренне стремились учесть наци-

ональную выгоду, а также проявили смелость, ответственность и бескорыстие, что, помимо решения указанных проблем, способствовало также продвижению демократичной политики в Китае.

Железная дорога «Пекин–Шанхай»: критическое положение

Вспомним события 1421 года, когда император Чжу Ди из династии Мин (Чэн-цзу – храмовое имя императора) перенес столицу в Пекин.

С того момента этот город становится политическим, экономическим и культурным центром Китая. Теперь сюда съезжаются чиновники, купцы и дипломаты из разных земель и уделов, чтобы получить аудиенцию у императора или заняться торговлей. Сюда же стекаются и материальные ресурсы, например, государственная провизия и др. Все указанные перемещения вещей и людей в то время осуществлялись, во-первых, наземным способом – посредством сети почтовых станций, и во-вторых,



Старый вокзал в г. Цзинань на высокоскоростной железной дороге Пекин–Шанхай.



водным – по рекам.

Строительство Великого канала, соединяющего Пекин и Ханчжоу, началось еще в 486 г. до н. э., а закончилось – в 1293 г. н. э., продлившись, таким образом, 1779 лет. После этого сменявшие друг друга династии должны были выделять значительные средства на то, чтобы расчищать и углублять канал, поддерживая его в судоходном состоянии. Благодаря этому, отдельные участки Великого канала остаются судоходными вплоть до сегодняшнего дня.

Первая железная дорога в мире была официально открыта в 1825 году в Англии. А в 1831 г. английский ученый М. Фарадей изобрел электродвигатель, открыв таким образом возможности для будущей электрификации железнодорожного транспорта. В Китае в то время правила династия Цин и шел 11-й год правления под девизом Даогуан («целенаправленное и блестящее»). Как свидетельствуют исторические источники, «первый китаец, который адекватно смотрел на мир» – Линь Цзэсюй в то время как раз получил указ заняться развитием «речного транспорта».

После поражения в Японо-китайской войне 1894–1895 гг., цинское правительство приняло для себя нелегкое решение – отдать приоритет в деятельности строительству железных дорог. Было решено установить железнодорожное сообщение между Пекином и Тяньцзинем на основе участка «Пекин–Шаньхайгуань», являвшегося продолжением железной дороги Таншань–Сюйгэчжуан. Заметим, что Англия к тому времени была уже вдоль и поперек пересечена железными дорогами, общая протяженность которых составляла 26 тыс. км, а США как раз активно строили железные дороги, прокладывая в год по 10 тыс. км.

Итак, работы по строительству железной дороги Пекин–Тяньцзинь цинское правительство инициировало в 1897 г., а завершились они в 1900 г. Впоследствии эта дорога оказалась составной частью ветки Пекин–Шанхай в качестве ее северного участка. Средний участок данной магистрали начинается в Тяньцзине и заканчивается в г. Пукоу,



пров. Цзянсу, поэтому называется Тяньцзинь–Пукоу. Его строительство началось в 1908 г., а закончилось – в 1912 г. Южный участок указанной дороги тянется из Шанхая в Нанкин, пров. Цзянсу, поэтому называется также Хунинской железной дорогой. Работы по его строительству проводились с 1905 по 1908 г.

Обычный поезд
въезжает на боль-
шой мост через
р. Янцзы в Нанкине,
расположенный на
железной дороге
Пекин–Шанхай.

После открытия Нанкинского моста через Янцзы в сентябре 1968 г., железнодорожные пути по разным берегам реки были соединены и только после этого магистраль, объединяющая в себе три вышеописанных участка, получила единое название – Цзинхуская железная дорога (или же железная



КИТАЙ НА СКОРОСТИ

ЛЕТОПИСЬ РАЗВИТИЯ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В КИТАЕ



дорога Пекин–Шанхай). Ее общая протяженность составляет 1462 км.

Таким образом, железная дорога Пекин–Шанхай является старейшей в Китае и в своем современном виде проходит через наиболее экономически развитые районы страны с населением свыше 300 млн человек, – это города Пекин, Тяньцзинь и Шанхай, провинции Хэбэй, Шаньдун, Аньхой и Цзянсу. Она объединяет крупнейшие промышленные города экономической зоны Бохайского кольца – Пекин, Тяньцзинь и Таншань с крупнейшими городами экономической зоны дельты Янцзы – Шанхаем, Нинбо и Ханчжоу. Именно по ней пролегает путь с северо-востока страны через северные регионы на восток Китая, поэтому она является одной из его наиболее загру-

Поезд, на котором установлен двигатель внутреннего сгорания «Восточный ветер», едет по железной дороге Пекин–Шанхай.



женных железнодорожных магистралей.

С продвижением политики «реформ и открытости», экономика восточных приморских районов поднималась быстрыми темпами, при этом объем товарных и пассажирских перевозок по железной дороге Пекин – Шанхай резко вырос, используя до предела ее возможности. Суммарная плотность пассажирских перевозок и грузопотоков по всей длине дороги превышала 100 млн тонн на км, т.е. в 5,4 раза выше средних показателей по пассажирским перевозкам и в 3,8 раза выше – по грузопотокам по стране в целом. Дефицит транспортных мощностей при этом достиг 50%. Таким образом, железная дорога Пекин–Шанхай постоянно пребывала в состоянии перегрузки и осуществляла перевозки в ограниченном режиме, но даже функционируя таким образом, на пределе возможностей используя оборудование и осуществляя ремонт, не могла удовлетворить спрос на соответствующие услуги. Это существенно ограничивало развитие экономики в районах, по которым она проходила.

Тогда поступило предложение построить отдельную железнодорожную линию для скоростных пассажирских перевозок и развести, таким образом, пассажирские и грузопотоки, кардинально снизив нагрузку на данную дорогу. В таком предложении уже содержался зародыш концепции высокоскоростной железной дороги Пекин–Шанхай. Специалисты Научно-исследовательского института путей сообщения Китая (НИИ ПСК) высказали мнение о том, что первая в стране скоростная железная дорога может находиться только в ведомстве железной дороги Пекин–Шанхай.

К 1990 г., по прошествии 12-ти лет проведения политики реформ и открытости, мощь Китая заметно возросла, и в стране решили приступить к скорейшему строительству железных дорог. Для данных целей в том году было выделено 10,716 млрд юаней, что составило 6,3% от общей суммы государственных инвестиций в стране. Тогда же в головах китайских инженеров железнодорожного транспорта созрела и смелая

идея активизировать исследования возможностей развития скоростного железнодорожного транспорта в Китае. Для этого Министерство железных дорог (МЖД) КНР, используя передовой зарубежный опыт и применяя его к китайским реалиям, представило Госсовету «Доклад о техническом обосновании строительства высокоскоростных железных дорог на период 8-й пятилетки».

Авторы доклада считали, что между большими городами необходимо планомерно строить высокоскоростные железные дороги, специально предназначенные для перевозки пассажиров, чтобы разделить пассажиро- и грузопотоки, а также удовлетворить растущий из года в год спрос на пассажирские и грузовые перевозки. Таков был основной путь к повышению пропускной способности наиболее загруженных участков на основных железнодорожных магистралях в Китае и решению проблемы пассажирских перевозок между большими городами. В то же время, приоритет строительству высокоскоростных железных дорог, который подразумевал разработку и освоение таких технологий и оборудования, как подвижные составы новых типов, высокопрочные и проложенные с высокой точностью пути, управление на автопилоте и др., способствовал продвижению и повышению уровня научных технологий в железнодорожной отрасли в целом и в других отраслях. В докладе содержалось предложение, исходя из реальных обстоятельств, на протяжении ближайших 10 лет довести максимальную скорость передвижения по железным дорогам Китая до 200 км/час и выше.

В начале 1992 г., после того, как Дэн Сяопин выступил со своей знаменитой речью о поездке на Юг, призывы к строительству высокоскоростной железной дороги Пекин–Шанхай зазвучали громче. МЖД представило Госсовету сначала «Доклад с предложением о скорейшем строительстве высокоскоростных железных дорог», а вскоре за ним и «Начальный проект исследования возможностей строительства специальной высокоскоростной железной дороги из Пекина в Шанхай для



пассажирских поездов».

24 апреля 1993 г. Государственный комитет по науке и технике (ГКНТ) совместно с Государственным комитетом по планированию (ГКП), Государственным комитетом по экономике и торговле (ГКЭТ), Государственным комитетом по реформе экономической системы (ГКРЭС) и МЖД учредил специализированную группу по «Предварительному исследованию наиболее важных технических и экономических вопросов строительства высокоскоростной железной дороги Пекин–Шанхай», которую возглавили заместитель председателя ГКНТ Хой Юнчжэн и замминистра МЖД Ту Южуй и в которую вошли более 100 специалистов. Соответствующее исследование касалось таких вопросов, как составление проекта строительства, изыскание средств, а также режим эксплуатации, международное сотрудничество, экономическая оценка и др. При этом был написан «Доклад о предварительном исследовании наиболее важных технических и экономических вопросов строительства высокоскоростной железной дороги «Пекин–Шанхай», состоящий более чем из 500 тыс. иероглифов. Данный доклад ответил на вопросы о том, «какие высокоскоростные дороги нужно строить, как их строить и кто будет финансировать это строительство».

По предварительным расчетам доклада, после того, как высокоскоростная железная дорога «Пекин–Шанхай» будет в полном объеме введена в эксплуатацию, в случае раздельного осуществления по ней пассажирских и грузовых перевозок, пропускная способность пассажиропотока (в обе стороны) в год может превысить 120 млн чел., что в 4 раза выше, чем в 1993 г.; а в случае эксплуатации преимущественно для грузовых перевозок, при переводе на электродвигатели, пропускная способность грузопотока на юге в год может достичь 120 млн тонн, что в 2 раза выше, чем в 1993 г. При этом время перемещения пассажиров по такой дороге сократиться с 17 часов для нынешних экспрессов до 7 часов.

В докладе был сделан вывод о том, что строительство высокоскоростной железной дороги Пекин–Шанхай крайне необходимо и вполне возможно в техническом отношении, а также рационально с точки зрения экономики, причем стране по силам взять на себя такое строительство и решить вопрос с финансированием.

4 марта 1994 г. перечисленные выше структуры представили в Госсовет «Запрос относительно распоряжений по поводу поданных ранее предложений о строительстве высокоскоростной железной дороги Пекин–Шанхай». Рекомендовалось в скорейшем времени утвердить проект и постараться приступить к его реализации в 1995 г., а завершить – до 2000 г.

Это, без сомнения, была очень амбициозная цель, исполненная надежд и веры. В ней сосредоточились смелость и мудрость, расчет и душевные силы лучших инженеров железнодорожного транспорта Китая и сотрудников многих отделов Госсовета.

В мае 1994 г. на рабочем собрании Госсовета КНР премьер Ли Пэн заслушал сводный доклад о строительстве высокоскоростной железной дороги Пекин–Шанхай. Через месяц, на заседании группы финансовых руководителей ЦК, на котором председательствовал Генеральный секретарь ЦК КПК Цзян Цзэминь, был сделан соответствующий доклад со стороны ГКП. На данном собрании было получено «принципиальное согласие с предложением МЖД о проведении предварительного исследования возможностей строительства высокоскоростной железной дороги Пекин–Шанхай». Вскоре была образована руководящая группа, курирующая соответствующий вопрос, которую возглавил глава МЖД Хань Чжубинь, а его заместителями были назначены замминистра МЖД Сунь Юнфу и Фу Чжихуань.

Вслед за этим МЖД организовало проектно-изыскательные работы на местности и развернуло специальные исследования по таким вопросам, как организация подвижного состава и связи, наличие мостов на пути следования поездов и организация перевозок.



Два упрямых старца

В 1992 г. в США, на западном побережье Тихого океана, в библиотеке сидел один старый китаец и внимательно изучал прессу.

Это был Хуа Юньчжан, бывший главный инженер Управления железных дорог г. Шанхай, ныне вышедший на пенсию.

Особое внимание старика привлекла статья в «Вашингтон пост», в которой шла речь о высокоскоростных железных дорогах колесно-рельсового типа (ВЖДК). Там говорилось, что стоимость строительства таких железнодорожных линий весьма высока, поезда постоянно требуют ремонта и предполагают наличие больших резервов. Из всех пущенных в эксплуатацию линий только японская Токайдо-синкансэн приносит прибыль, благодаря крупным пассажиропотокам (в год эта линия перевозит 130 млн чел.) и высоким ценам на билеты, которые сравнимы с ценами авиаперелетов, остальные же линии являются убыточными. Поэтому начиная с 50-х гг. XX в. ВЖДК строились и запускались в эксплуатацию только в ограниченном количестве стран, например, в Японии, Франции, Италии, Германии и Испании. Беспокойство вызвала необходимость изыскивать крупные суммы инвестиций и слишком высокая себестоимость эксплуатации, поскольку в такой ситуации убытки были неизбежны и становились тяжелой финансовой ношей на плечах государства. Поэтому в статье содержался следующий вывод – ВЖДК «имеют преимущества в техническом плане, но являются бедствием – в финансовом».

Господин Хуа Юньчжан вспомнил о том, что в его стране как раз готовятся приступить к строительству ВЖДК, и поэтому невольно разволновался.

Он был одним из представителей «фракции отсрочки строительства» в вопросе ВЖД в Китае и выступал решительно против проекта еще в самом начале обсуждений, инициированных МЖД. По его мнению, строительство ВЖД колесно-рельсового типа Пекин–Шанхай

и разделение пассажирских и грузовых потоков должно было привести к убыткам на вновь построенных линиях, поскольку существующая линия утратит пассажиров и обе линии потерпят урон. Хуа Юньчжан предлагал ввести в эксплуатацию поезда-маятники, способные наклоняться относительно вертикальной оси при поворотах, которые в Европе называются *Pendolino*, и таким образом осуществить высокоскоростные перевозки, затратив всего лишь 10% от суммы, необходимой для строительства новых магистралей.

Вскоре Хуа Юньчжан вернулся домой. Он вез с собой новые доказательства в пользу того, что строительство ВЖД следует отложить.

Очень быстро старик нашел себе единомышленника. Это был Яо Цзочжоу – бывший заместитель ректора Специализированного проектного института при МЖД. Хотя господин Яо давно оставил свой пост и вышел на пенсию, он продолжал интересоваться развитием железных дорог. Он не одобрял высказываний МЖД о том, что «необходимо строить новые железнодорожные магистрали, поскольку старая железная дорога Пекин-Шанхай длительное время работает при максимальной нагрузке и перегрузке, а дефицит мощностей на некоторых отрезках достигает 50%».

«Все это – предлоги, чтобы оправдать строительство новых дорог», – сердился старик.

Что касается вышеупомянутого доклада, представленного четырьмя комитетами и одним министерством, то Яо Цзочжоу считал, что его авторы переоценили экономический уровень и возможности Китая в строительстве ВЖД, и решительно выступал против содержащегося там вывода о том, что «строительство ВЖД Пекин–Шанхай крайне необходимо и соответствующие работы следует начать уже в 9-ю пятилетку».

На протяжении 1994 г. Яо Цзочжоу опубликовал в журнале «Транспортные перевозки в Шанхае» 2 статьи: «Стоит ли спешить в деле строительства высокоскоростных железных дорог» и «Еще раз о вопросе спешки в деле строительства высокоскоростных железных дорог», в



которых выразил мнение о том, что сторонники скорейшего строительства ВЖД «переоценили объем перевозок и эффективность, недооценив при этом транспортные и финансовые возможности страны, чтобы добиться реализации проекта. Это – свидетельство определенной инерционности китайских специалистов при составлении технико-экономического обоснования (ТЭО).

В апреле того же года свою статью под названием «Поспешность в строительстве высокоскоростной железной дороги Пекин–Шанхай не выгодна» в «Вестнике науки и техники» опубликовал и Хуа Юньчжан. Он обратил внимание на то, что в 1997 г. из всех городов, через которые пролегал маршрут упомянутой ВЖД, только в Шанхае средний показатель ВВП достигал относительно высокого уровня – 3100 долл. США на душу населения, а в остальных городах он только приближался к 1000 долл. США, составляя всего лишь 1/46 соответствующего показателя для японских городов, расположенных вдоль магистрали Токайдо. Таким образом обнаруживалась большая разница между уровнем развития экономики и уровнем народного потребления.

А упрямство двух старых железнодорожников в отношении расчетов, по которым объем пассажиропотока на китайских ВЖД превышает Токайдо-синкансэн, стала притчей во языцех.

В то время одному из них было уже 83 года, а второму – 76 лет. В их мнениях обнаруживалось удивительное единство, хотя один из них проживал на юге, в Шанхае – на одном конце предполагаемой магистрали, а второй – на севере, в Пекине, на другом ее конце.

Спор между Шэнь Чжицзе и Хуа Юньчжаном на «Сяншаньском заседании»

В июне 1994 г. Пекин кипел жизнью.

В это время в его западном пригороде, в горах Сяншань, МЖД организовало конференцию, посвященную ВЖД, которая проходила в

жарких дебатах. Данное мероприятие, носящее междисциплинарный характер и проходящее регулярно в научных и инженерно-технических кругах страны, также получило название «Сяншаньского заседания». В нем приняли участие более 30 крупных ученых и специалистов в области сверхпроводимости, электротехники и вагоностроения, в частности известные в Китае академики Янь Лугуан, Хэ Цзосю, Чэн Цинго и др. Кроме того, на конференции присутствовали влиятельные в железнодорожных кругах технические кадры.

Одним из организаторов данной конференции был и Шэнь Чжицзе – главный инженер МЖД и начальник Канцелярии ВЖД при этом органе.

Он выступил с речью на конференции, в которой подчеркнул:

– Ныне действующая железная дорога Пекин–Шанхай является наиболее востребованной железнодорожной магистралью как по китайским, так и по мировым меркам, как в сфере пассажирских, так и грузовых перевозок. При этом она длительное время работает при максимальной нагрузке и перегрузке, а дефицит мощностей на некоторых отрезках достигает 50%. Эту железную дорогу можно считать ярким примером конкуренции пассажиро- и грузопотоков. Всем известно, что добавление двух пассажирских поездов возможно только за счет сокращения четырех товарных составов, а плюс один пассажир – это минус одна тонна товара. Район дельты реки Янцзы – экономически развитый район, а мы не можем обеспечить его ни пассажирскими, ни грузовыми перевозками. Новая железнодорожная линия в такой ситуации просто необходима! – говоря эти слова, Шэнь Чжицзе энергично жестикулировал, пытаясь придать своим словам убедительности.

– То есть, по вашему мнению, железная дорога Пекин–Шанхай скоро будет парализована? – поднялся с места и задал ему вопрос Хуа Юньчжан.

– Можно и так сказать, – ответил Шэнь Чжицзе. – В настоящее время интенсивность пассажиропотока на этой дороге составляет 45,78



млн чел. на км, а грузопотока – 60,32 млн тонн на км, что в 5 раз и 3 раза соответственно превышает средние показатели интенсивности по всем железным дорогам страны в целом.

– Утверждение о том, что железная дорога Пекин–Шанхай длительное время эксплуатируется в состоянии максимальной загрузки, не соответствует действительности, – заявил Хуа Юньчжан, повысив голос. – Только в этом году на время Праздника Весны по ней пустили более 32-х дополнительных пассажирских составов – значит, загрузка до этого не была максимальной и никакого парализованного состояния не наблюдалось, а наоборот – был определенный резерв возможностей.

Шэнь Чжицзе усмехнулся:

– Дополнительные поезда на время Праздника Весны были пущены вынужденно, господин Хуа, и железная дорога в то время работала на изнурение, жертвуя безопасностью и оборудованием.

– Сколько же нужно денег, чтобы построить высокоскоростную железную дорогу из Пекина в Шанхай? – спросил Хуа Юньчжан.

– В случае применения колесно-рельсовых технологий, стоимость строительства составит 52,3 млрд юаней, на строительство потребуется 5 лет, – ответил Шэнь Чжицзе.

Хуа Юньчжан покачал головой:

– В последние годы мы, более 100 ветеранов-железнодорожников, состоящие в Ассоциации пенсионеров-специалистов высокой квалификации г. Шанхай, дважды самым тщательным образом просчитывали стоимость высокоскоростной железной дороги колесно-рельсового типа, и все в основном сошлись на цифре – минимум 200 млн юаней на километр. Таким образом, общая стоимость строительства высокоскоростной железной дороги Пекин–Шанхай должна превышать 200 млрд юаней! Поэтому не нужно переоценивать экономический уровень Китая и его возможности в строительстве высокоскоростных железных дорог.

– А Вы знаете, господин Хуа, что когда Япония в 1957 году присту-

пила к строительству первой высокоскоростной магистрали, GDP на душу населения в ней составлял всего лишь 338 долл. США, что ниже современных китайских показателей, – невозмутимо парировал Шэнь Чжицзе.

– Однако реальная стоимость доллара в перерасчете на золото с 1957 года до 1994 года выросла в 12 раз, – очевидно, был хорошо готов к ответу Хуа Юньчжан. – Нельзя не принимать во внимание, что в условиях рыночной экономики решающим фактором при строительстве высокоскоростных железных дорог является объем пассажирских перевозок и доходы от них. А, исходя из нынешней ситуации, такое строительство принесет только убытки.

Яо Цзочжоу не принимал участия в «Сяншаньском заседании», но придерживался того же мнения, что и Хуа Юньчжан, – в деле строительства железных дорог в Китае на современном этапе не стоит спешить со строительством новых магистралей колесно-рельсового типа, а стоит направить финансирование на модернизацию уже существующих путей в плане повышения их скоростных показателей, уровня электрификации и увеличения их протяженности.

На этой трехдневной конференции, посвященной перспективам и развитию технологий строительства ВЖД, ученые специалисты не могли не уделить должного внимания и технологиям магнитной левитации, на основе которых в мире уже создавались высокоскоростные поезда нового поколения. По словам Янь Лугуана, «одной из целей моего участия в этой конференции тогда было призвать страну одобрить более высокие ассигнования на поддержку исследований магнитной левитации».

Впоследствии он вспоминал, что Шэнь Чжицзе нашел его по окончании конференции и выразил свою поддержку идее использования магнитной левитации, отметив, что это – перспективная новая технология, которую следует развивать. Но МЖД на тот момент уже разработало ТЭО для ВЖД Пекин – Шанхай и оно как раз проходи-



ло утверждение на государственном уровне, поэтому никто не хотел мешать данному строительству.

В феврале 1996 г. МЖД снова созвало совещание, на которое были приглашены Хуа Юньчжан и Яо Цзочжоу. На совещании они смогли высказать свои предложения и сомнения, причем оба продолжали настаивать на том, что нет необходимости начинать строительство ВЖД Пекин-Шанхай прямо сейчас, можно его отложить. В частности, Хуа Юньчжан предлагал в качестве наиболее оптимального пути для расширения возможностей дороги использовать поезда типа *Pendolino*, а также ее модернизацию путем электрификации. По окончании заседания и разгоревшихся на нем дебатов был разработан проект предложений, согласно которому приступить к работам по строительству отрезка из Шанхая в Нинбо следует в 1998 г., а запустить его в эксплуатацию – в 2000 г.

В тот же год в марте, во время «двух съездов» (Всекитайского собрания народных представителей (ВСНП) и Народного политического консультативного совета Китая (НПКСК)) начальник департамента ВЖД при МЖД Шэнь Чжицзе в статусе члена НПКСК представил ВСНП проект строительства ВЖД Пекин-Шанхай. В то же время Яо Цзочжоу направил делегатам ВСНП и НПКСК свое предложение отложить строительство указанной ВЖД. Оба документа были неподдельно искренни, но содержали совершенно противоположные идеи.

13 марта на четвертом пленуме ВСНП 8-го созыва после соответствующих слушаний состоялось голосование и в утвержденной ВСНП «Программе развития общества и народной экономики на период 9-й пятилетки и цели на перспективу до 2010 года» недвусмысленно говорилось: «На протяжении первых 10-ти лет грядущего тысячелетия следует направить силы на строительство серии проектов, имеющих ключевое и глобальное значение для развития общества и народной экономики... Построить высокоскоростную железную дорогу Пекин-Шанхай и создать современный канал пассажирских перевозок, рассчитанный на

КИТАЙ НА СКОРОСТИ

ЛЕТОПИСЬ РАЗВИТИЯ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В КИТАЕ

большие объемы».

Т.е., другими словами, «На протяжении первых 10-ти лет грядущего тысячелетия направить силы на строительство ВЖД Пекин–Шанхай».

Шэнь Чжицзе огорченно сказал: «Если строить ВЖД Пекин–Шанхай с опозданием на год, то можно получить убыток в 20 млрд!»