

ропотока, следующего из сельских районов в средние и большие города, а также из среднего города в большой и наоборот. Следовательно, численность, плотность и состав населения во многом определяют развитие различных видов пассажирского транспорта, уровень тарифов на перевозки, размещение производства и культурно-бытовой сети средних и больших городов.

Список литературы

1 Глушаков В. С., Пашков Г. П., Самуэль С. П. Республика Беларусь. – Минск: Беларуская энцыклапедыя, 2000. – 124 с.

Получено 11.07.2004

Т. А. Vlasiuk. The analysis of the demographical situation in the Republic of Belarus and the development of the transport service of citizenship.

In this article one can the analysis of the demographical situation in the Republic of Belarus, also there were considered the tendencies of the demographical development of citizenship for the contemporary period of time and its peculiarities, which influence on the organization of transport service.

2 Рогач П. И., Сосновский В. Н. Коммерческая география Республики Беларусь. – Минск: ПКФ "Экаут", 1994. – 88 с.

3 Уровень жизни населения Республики Беларусь в зеркале статистики. – Минск: Министерство статистики и анализа Республики Беларусь, 2001. – 75 с.

4 Статистический ежегодник Республики Беларусь. – Минск: Минстат Республики Беларусь, 2003. – 607 с.

5 Власюк Т. А. Учет территориально-демографических факторов при организации пригородных перевозок // Проблемы и перспективы развития транспортных систем и строительного комплекса: Тез. докл. междунар. науч.-практ. конф. – Гомель: БелГУТ, 2003. – Ч.2. – 256 с.

Вестник Белорусского государственного университета транспорта: Наука и транспорт. 2004. № 1(8)

УДК 656.2 (510)

В. С. ШЛЫК, соискатель; Белорусский национальный технический университет, г. Минск

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС КИТАЙСКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ

Дан анализ развития транспортного комплекса Китайской Народной Республики. Представлены статистические данные по показателям работы транспорта. Раскрыты перспективы и главные задачи развития транспорта в десятой пятилетке.

С переходом к реформе и открытости Китай увеличил вложения в транспортное строительство за счёт правительственного инвестирования, аккумуляции общественных средств, привлечения иностранного капитала. При этом государство делает акцент на железнодорожные магистрали, скоростные автострады, узловые аэропорты и международные центры воздушных перевозок, а также оказывает государственную поддержку в виде соответствующих рекомендаций.

Возьмем, к примеру, скоростные автомагистрали. В 1988 году открылось сообщение на первой такой трассе, проложенной в континентальной части Китая, а к концу 2002 года протяжённость скоростных китайских автодорог достигла 20 тыс. км (рисунок 1), и страна по этому показателю вышла на второе место в мире.

В результате, за последние 10 с лишним лет Китай прошёл путь, который развитые страны обычно преодолевали за 40. К примеру, время проезда на машине из Шэньяна в Пекин вместо прежних 17 часов сокращено до 6. На юго-западе Китая построена крупная скоростная автотрасса, ведущая к морю. Она берет начало в провинции Сычуань,

через Гуйчжоу ведёт в Гуанси и затем прямо в приморский город Бэйхай. И если раньше, чтобы из Сычуани добраться в Бэйхай, требовалось несколько дней, то сейчас на это уходит всего 20 с лишним часов.

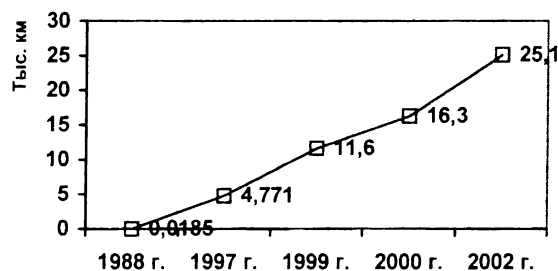


Рисунок 1 – Протяжённость скоростных автодорог в Китае

Китай достиг успехов не только в области автодорожного строительства, но и в области прокладки железных дорог, гражданской авиации. В общем, у Китая уже налицо относительно совершенная система путей сообщения. Включив в себя технически передовые воздушные и морские порты, разветвлённую сеть автодорог, удобную железнодорожную сеть, а также немало важных реч-

ных фарватеров, эта система образовала основу скоростного пассажирского транспорта с центром в Пекине, Шанхае и Гуанчжоу.

Характеристика работы транспортного комплекса Китайской Народной Республики представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Показатели работы транспорта Китайской Народной Республики

Показатель	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.
Протяженность транспортной линии, км·10⁴					
Государственные железные дороги	6,64	6,74	6,87	7,01	7,19
Электрифицированные железные дороги	1,30	1,40	1,49	1,69	–
Шосейные дороги	127,85	135,17	140,27	169,80	176,52
Скоростные дороги	0,87	1,16	1,63	1,94	–
Речной транспорт	11,03	11,65	11,93	12,15	12,16
Авиация	150,58	152,22	150,29	155,36	163,77
Международные авиационные линии	50,44	52,33	50,84	51,69	57,40
Газопроводы	2,31	2,49	2,47	2,76	2,98
Пассажирские перевозки, км·10⁴	1378717	1394413	1478573	1534122	1608150
Железные дороги	95085	100164	105073	105155	105606
государственные	92991	97725	101847	101680	–
местные	629	528	519	558	–
государственные и местные	1465	1911	2707	2917	–
Автомобили	1257332	1269004	1347392	1402798	1475257
Водный транспорт	20545	19151	19386	18645	18693
Гражданская авиация	5755	6094	6722	7524	8594
Общий объем пассажирских перевозок, пас.·км·10⁶	10636,7	11299,7	12261,0	13155,1	14126
Железные дороги	3773,4	4135,9	4532,6	4766,8	4969
государственные	3691,0	4046,3	4414,7	4636,6	–
местные	5,0	4,4	4,6	5,2	–
государственные и местные	77,4	85,3	113,3	125,1	–
Автомобили	5942,8	6199,2	6657,4	7207,1	7806
Водный транспорт	120,3	107,3	100,5	89,9	82
Гражданская авиация	800,2	857,3	970,5	1091,4	1269
Перевозки грузов, т·10⁴	1267200	1292650	1358124	1401177	1486396
Железные дороги	164082	167196	178023	192580	204246
государственные	153208	156881	165498	178592	–
местные	8035	7296	8369	9542	–
государственные и местные	2839	3019	4156	4446	–
Автомобили	976004	990444	1038813	1056312	1116324
Водный транспорт	109555	114608	122391	132675	141832
Гражданская авиация	140,1	170,0	196,7	171,0	–
Газопроводы	17419	20232	18700	19439	–
Общий объем перевозок грузов, т·км·10⁷	38046	40496	44212	47591	50867
Железные дороги	12517	12838	13663	14575	15516
государственные	12261	12578	13336	14250	–
местные	51	38	44	55	–
государственные и местные	205	223	283	270	–
Автомобили	5483	5724	6129	6330	6782
Водный транспорт	19406	21263	23734	25989	27511
Гражданская авиация	33,5	42,3	50,3	43,7	–
Газопроводы	606	628	636	653	–
Количество гражданских автомашин, шт.·10⁴	1319,30	1452,94	1608,91	1802,04	2053,17

Показатель	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.
Автобусы и автомобиль	654,83	740,23	853,73	993,96	1202,37
Грузовики	627,89	676,95	716,32	765,24	812,22
Обычные грузовики	609,31	655,74	697,59	740,98	–
Грузовики разных учреждений	31,88	501,77	702,82	764,39	–
Количество личных машин	423,65	533,88	625,33	770,78	968,98
Другие грузовики	2770,72	3456,96	4168,06	4724,05	–
Моторные суда	212093	194590	185018	169329	–
Баржи моторные	48115	47453	44658	41457	–
Объем погрузочно-разгрузочных работ в главных портах, т·10⁴	92237	105162	125603	142634	–

Следует отметить, что восточные регионы страны располагают довольно густой транспортной сетью и удобным сообщением, а западные отстают, но в программе масштабного их освоения транспортное и другое инфраструктурное строительство считается центральной задачей. Столь грандиозные строительные и инвестиционные планы постепенно претворяются в жизнь.

Железнодорожный транспорт. Долгое время железные дороги в Китае являлись главным видом транспорта (рисунок 2). Но в последние годы из-за развития автодорог и гражданской авиации доля железнодорожного транспорта на транспортном рынке снизилась. Если в 1980 году его доля в грузообороте составляла 48 %, а в пассажирообороте – 60,6 %, то в 2001 году она снизилась соответственно до 31,4 и 36,8 %. И тем не менее среди всех видов перевозок железнодорожный транспорт по-прежнему остается главным по пассажиро- и грузообороту.

На конец 2001 года протяжённость действующих железных дорог Китая составила 70,1 тыс. км. Они пересекают территорию всех 30 провинций и автономных районов страны, за исключением Тибета.

Сейчас государство ускоренным порядком проводит строительство Цинхай-Тибетской железной дороги, которая будет сдана в эксплуатацию в 2007 году. Открытие движения по этой линии будет иметь огромное значение для ускорения социально-экономического развития Тибета.

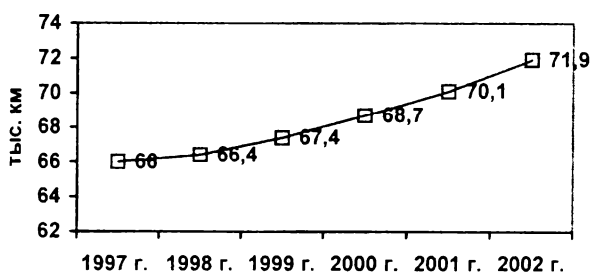


Рисунок 2 – Протяжённость действующих железных дорог в Китае

Железнодорожная сеть Китая имеет несколько магистралей, идущих с юга на север и с востока на запад, большое число железнодорожных веток и местных железнодорожных линий, а также более 10 линий, соединяющих страну с Россией, Северной Кореей, Вьетнамом и другими странами. Размещение железнодорожных линий всё ещё неравномерно, они находятся, главным образом, на северо-востоке страны и в восточном приморье. Государство сейчас ускоряет строительство и реконструкцию главных железнодорожных магистралей, делая главный упор в сторону центральных и западных районов, чтобы можно было ощутимо повысить пропускную способность железнодорожного сообщения юго-запада и значительно поднять уровень оснащения главных магистралей.

С 1997 года китайские железные дороги четырежды повышали скорость железнодорожных составов, притом скорость движения пассажирских поездов в среднем возросла на 25 %. Повышение скорости движения поездов обеспечило ускорение коммерциализации железных дорог. В маршруты выходят скорые поезда, поезда, отправляющиеся по вечерам и прибывающие по утрам, туристические, праздничные и почтово-багажные поезда, непрерывно повышается также и качество обслуживания. Как планируется Министерством железных дорог на десятую пятилетку, в 2005 году железные дороги ещё дважды повысят скорость движения поездов. К тому времени сложится сеть скоростного пассажирского транспорта, соединяющая главные города страны. Максимальная скорость движения пассажирских поездов на специальных линиях составит 200 км/ч, а общая скорость пассажирских поездов на остальных магистралях – 160 км/ч.

Автодорожный транспорт. В Китае имеется развитая автодорожная сеть. Она охватывает 99 % волостей и посёлков и 91 % административных сёл. К 2002 году протяжённость шоссейных дорог страны достигла 1,7 млн км. Если в 1980 году доля автодорожного транспорта в грузообороте равня-

лась 6 %, а в пассажирообороте – 32 %, то в 2001 году она уже поднялась соответственно до 13,8 и 54,2 %.

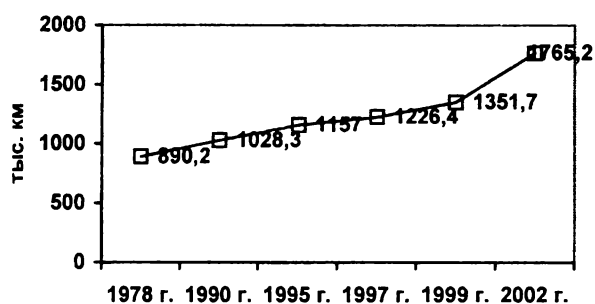


Рисунок 3 – Протяжённость автодорог в Китае

В 1985 году в континентальной части страны началась прокладка первой скоростной автомагистрали. После этого развитие подобного дорожного строительства пошло чрезвычайно быстро. В результате, скоростная автодорожная сеть покрыла страну во всех направлениях. К 2001 году во всех 30 провинциях и автономных районах, за исключением лишь Тибета, и городах центрального подчинения появились скоростные автодороги. Они стимулировали быстрое развитие особых транспортных услуг в виде дальних пассажиро-плацкартных, рефрижераторных, контейнерных и крупногабаритных перевозок. На пассажирском рынке появилась конкуренция между железнодорожным и автобусным транспортом, а от этого потребитель ещё больше выиграл.

Главные государственные магистрали в виде высококлассных шоссейных дорог, предназначенных преимущественно для автомобильного транспорта, образуют основной автодорожный каркас. Они соединяют между собой административные центры провинций, наиболее крупные города с населением свыше 1 млн человек и абсолютное большинство городов с населением свыше 500 тыс. человек. Наряду с постоянно растущей авто-транспортной инфраструктурой, Китай располагает ещё и неплохим парком автотранспорта. Развитие автодорожного транспорта идёт сейчас в сторону масштабности и специализации.

Водный транспорт. Он включает в себя морские внешнеторговые и внутренние перевозки, а также грузоперевозки по наиболее крупным и внутренним рекам. Перевозку обычных грузов, как правило, осуществляют ведомства коммунального транспорта в форме регулярных рейсов, а насыпных – большей частью специальные грузовые суда.

Водный транспорт сосредоточен в юго-восточном приморье и южных районах. Его доля в общем грузообороте поднялась с 42 % в 1980 году до 53,2 % в 2001 году, а в пассажирообороте, наоборот, снизилась в эти годы с 5,7 до 0,8 %.

Общая протяжённость внутренних рек Китая превышает 110 тыс. км, а общая протяжённость судоходных фарватеров, пригодных для прохождения судов водоизмещением свыше 1 тыс. тонн, – 7,8 тыс. км. Главные внутренние фарватеры проходят по рекам Янцзы, Чжуцзян и Хэйлуцзян. На внутренних реках размещено свыше 8000 наиболее важных портов и причалов, среди которых 40 с лишним предназначены для судов водоизмещением свыше 10 тыс. тонн. К крупным портам относятся Чунцин, Ухань, Нанкин, Шанхай, Гуанчжоу и Харбин.

Морской грузооборот составляет около 70 % всего грузооборота водного транспорта. Свыше 85 % внешнеторговых грузов Китая перевозится морем. Каботажное судоходство в Китае делится на две зоны – северную и южную. Главными портами северной зоны являются Далянь и Шанхай, а южной – Гуанчжоу. В приморье насчитывается 60 с лишним портов и 640 с лишним причалов для судов водоизмещением свыше 10 тыс. тонн. К концу 2001 года годовой грузооборот семи крупных портов страны – Шанхая, Гуанчжоу, Нинбо, Тяньцзиня, Циндао, Циньхуандао и Даляня – превысил 100 млн тонн. Число портов с пропускной способностью свыше 1 млн стандартных грузовых контейнеров достигло 8, притом Шанхай занимает пятое, а Шэньчжэнь – восьмое место в мире по контейнерному обороту. Строительство портов и особенно крупных многофункциональных и комплексных узлов – неизменно в центре развития китайского водного транспорта. Главные приморские порты обычно соединяются с внутренними районами страны высококлассными шоссейными дорогами и железнодорожными магистралями, а это говорит о том, что уже в основном сложилась многозвенная международная система контейнерных перевозок, объединяющая морские перевозки, портовую погрузку и разгрузку, и внутриконтинентальную транспортировку товаров.

Воздушный транспорт. В последние 10 лет воздушный транспорт Китая динамично развивается.

В 1990 году в Китае было всего лишь 385 внутренних авиалиний. А в 2001 году уже насчитывалось 143 гражданских аэропорта и 1143 авиалинии, из которых 134 международных и 1009 внутренних. Самолёты гражданского воздушного флота Китая, центральными базами которого являются Пекин, Шанхай и Гуанчжоу, летают в главные китайские и многие зарубежные города. В 2001 году ГВФ Китая довёл свой общий грузооборот до 14,1 млрд т-км и занял тем самым 6-е место в мире. А во внутрикитайском пассажирообороте доля его составила 8,2 %.

Китай располагает довольно широкой сетью аэропортов, позволяющей совершать грузовые воз-

душные перевозки по внутренним и международным линиям. По объёму работы самыми крупными из них являются Пекинский международный аэропорт «Шоуду», Шанхайский международный аэропорт «Хунцяо» и Гуанчжоуский международный аэропорт «Байюнь». Наряду с этим в провинциях, городах и автономных районах есть немало своих крупных, средних и малых аэропортов.

В октябре 2002 года Главное управление гражданской авиации КНР объявило об отделении в своей системе функций административных органов от функций предприятий. Им были созданы три крупных объединения по воздушным перевозкам: Китайская авиационная корпорация, Китайская восточная авиационная корпорация и Китайская южная авиационная корпорация.

Перед транспортным комплексом Китая в десятой пятилетке поставлены следующие задачи:

1. Развитие и усовершенствование пяти транспортных систем: междугородних скоростных пассажирских перевозок, пассажирских перевозок в крупных городах, контейнерных перевозок, перевозок массовых и особых грузов.

2. Ускоренное развитие транспортного сообщения интеллектуального типа на основе информатизации и интернетизации.

3. Дальнейшее усиление строительства почтовой инфраструктуры.

4. Ускорение реформы управленческой системы и хозяйственного механизма транспорта, в центре которой отделение функций административных органов от функций предприятий. Конкретно говоря, железные дороги «отделяют свою сеть от её эксплуатации», гражданские аэродромы и порты перейдут в местное управление, а предприятия воздушных перевозок произведут перегруппировку и создадут крупные корпорации.

Как показывают результаты анализа потребностей и предварительные подсчёты, среднегодовой прирост грузоперевозок в Китае в десятой пятилетке составит около 3,5 %. При этом железнодорожные перевозки увеличатся на 2 %, автодорожные – на 5,7, водные – на 3, грузооборот главных приморских портов – почти на 5,5, а воздушные почтово-грузовые – почти на 13 %. Рост пассажирских перевозок составит около 7 %, из них железнодорожных – 4,6 %, автодорожных – 7,9 % и воздушных – 8–10 %.

В области автодорог ускорится строительство сети главных государственных магистралей. При-

том упор будет делаться на пять «вертикальных», т.е. идущих с севера на юг, и семь «горизонтальных», т.е. идущих с востока на запад. Сообщение откроется на всём протяжении трёх «вертикальных» и двух «горизонтальных» магистралей. Начнётся строительство восьми новых шоссейных дорог в западных районах, наладится структура дорожной сети, расширится её охват. В 2005 году протяжённость действующих шоссейных дорог достигнет примерно 1,6 млн км, в том числе скоростных – 25 тыс. км.

В области железных дорог начнутся строительство и реконструкция восьми главных «вертикальных» и «горизонтальных» магистралей, расширится западная железнодорожная сеть, ускорится техническая реконструкция наличных железнодорожных линий, повысится скорость движения поездов. Развернётся строительство Цинхай-Тибетской железной дороги, Пекин-Шанхайской скоростной железной дороги, северо- и юго-западной железнодорожных линий с выходом за границу. В 2005 году протяжённость эксплуатируемых железных дорог составит 75 тыс. км. Будет обеспечено и развитие рельсового транспорта в крупных городах.

В области водных перевозок усилятся системы крупноконтейнерного транспорта и специальных перевозок насыпных грузов в главных приморских узловых портах, а также создание выходных морских фарватеров главных портов, осуществится строительство Шанхайского международного центра водных перевозок. В 2005 году число глубоководных причалов морских портов достигнет 800. Усилятся прокладка главных фарватеров для водных перевозок на Янцзы и Чжуцзян и канале Пекин-Ханчжоу. Протяжённость речных фарватеров составит 110 тыс. км, притом для судов водоизмещением свыше 1 тыс. тонн – 8800 км.

В области гражданского воздушного флота будет заметен сдвиг в сторону создания аэропортов на неглавных линиях и поддержки западных районов страны, усовершенствования узловых и магистральных аэропортов, повышения уровня технического оборудования по контролю над воздухом.

Список литературы

- 1 Китай 2003. – Пекин: Издательство «Синьсин», 2003. – 213 с. (На кит. яз.)

- 2 Китай: факты и цифры. – Пекин: Издательство «Синьсин», 2003. – 104 с. (На кит. яз.)

- 3 Коммерция в Китае. – Китай: Межконтинентальное издательство Китая, 2004. – 515 с. (На кит. яз.)

Получено 05.11.2004

V. S. Shlik. Condition and prospects of development transport complex People's Republic of China

The analysis of transport complex development People's Republic of China is given. Statistic data on indexes of traffic work are presented. Prospects and the main tasks of transport development during the tenth 5-year plan are given.