



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

95/2023

Развитие железнодорожной отрасли Республики Корея

В начале 2000-х годов правительство Республики Корея, в целях повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта, который к этому времени потерял свою ключевую позицию в транспортном комплексе страны, начало реализацию структурного реформирования железнодорожной отрасли. В 2003 году были приняты «Рамочный закон о развитии железнодорожной индустрии» и «Закон о железнодорожных перевозках».

В 2004 году был разработан и принят «Базовый план по структурной реформе железных дорог», решением которого Министерство земли, инфраструктуры и транспорта, в свою очередь являясь органом государственного управления в сфере железнодорожного транспорта, обеспечивает деятельность Комитета по железнодорожному транспорту внутри себя под руководством министра, рассматривает и координирует генеральные планы и решает вопросы государственной политики в области железнодорожного транспорта, а Государственное управление железнодорожного транспорта, до этого курировавшее всю деятельность связанную с железными дорогами, разделилось на две государственные организации: KR, отвечающее за строительство и обслуживание железнодорожной инфраструктуры, и KORAIL, являющуюся железнодорожным оператором.

Создание KR и KORAIL позволило повысить конкурентоспособность в своей сфере деятельности, что привело к увеличению объёма инвестиций в железнодорожный транспорт и повышению эффективности в эксплуатации железных дорог. Были построены новые линии и усовершенствованы существующие, существенно увеличено количество двухпутных линий

вместо однопутных.

К тому же показатели объёма пассажирских перевозок и уровня удовлетворённости спроса клиентов стали повышаться, а число происшествий на железных дорогах и пострадавших в них – уменьшаться.

В 2004 году была введена в эксплуатацию первая высокоскоростная железнодорожная линия «Кёнбу», а уже в 2015 году открыта новая высокоскоростная железнодорожная линия «Хонам», которая построена на основе применения собственных технологий. В 2016 году сдана в эксплуатацию новая высокоскоростная линия «Сусо», её эксплуатацию осуществляет не KORAIL, а новая государственная корпорация железных дорог – SR, что позволило создать справедливую конкурентную среду в сфере железнодорожного транспорта в соответствии с положениями «Рамочного закона о развитии железнодорожной отрасли».

Таким образом, в настоящее время в высокоскоростном железнодорожном секторе функционируют две корпорации на конкурентной основе, в результате чего обе организации предоставляют пассажирам высококачественные услуги, включая высокий уровень выполнения графика движения поездов (не менее 99 %). За 2022 год объём пассажирских перевозок по железной дороге составил около 1,16 млрд. человек в год, в том числе по ВСМ – 88 млн. человек в год. Результаты свидетельствуют о том, что количество пассажиров по железной дороге постоянно увеличивается.

Для осуществления эффективного и систематического инвестирования в железнодорожный транспорт в Республике Корея каждые 5 лет разрабатывается 10-летний средне- и долгосрочный план по развитию железнодорожной сети. Первый план по созданию сети железных дорог Республики Кореи (2006-2015 гг.) был разработан в 2006 году, а Четвёртый план (2021-2030 гг.) – в 2021 году.

Реализуемый в настоящее время Четвёртый план по созданию сети железных дорог Республики Кореи предполагает строительство и модернизацию конкурентоспособных железных дорог, необходимых для обеспечения перевозок граждан, обеспечивающих сбалансированное развитие всех регионов страны и являющихся основой «зелёного» транспорта. В нем обозначены следующие направления развития: повышение эффективности управления железными дорогами; соединение агломераций страны сетью высокоскоростных железных дорог; расширение сети метрополитена в нестоличных регионах и другие.

В настоящее время в соответствии с планом осуществляется реализация 44 новых проектов по строительству и модернизации железнодорожных линий длиной 1448 км, в том числе по электрификации и увеличению протяжённости двухпутных линий обычных и высокоскоростных железных дорог. После завершения реализации этих

мероприятий эксплуатационная длина всех железных дорог в Республике Кореи достигнет 5341 км, а доля перевозок по железной дороге вырастет до 17%.

В реализацию Четвёртого плана по созданию сети железных дорог Республики Кореи (2021-2030 гг.) будет вложено 92,1 трлн. вон (69,6 млрд долл.). Помимо государственных и муниципальных средств необходимо привлечение частного капитала в размере 9 трлн. вон (6,8 млрд долл.) в год, для этого Министерством земли, инфраструктуры и транспорта в апреле 2023 года были внесены изменения в законодательство, направленные на ослабление требований к участию частных инвесторов в реализации ряда железнодорожных проектов. Правительством страны была введена система регулярной оценки реализации проектов и осуществляется активная поддержка частных компаний в сфере целесообразного освоения территорий, прилегающих к железнодорожным вокзалам и станциям.

Также планируется формирование государственного органа, который бы отвечал за обработку заявок, финансирование и внесение изменений в законодательство для частных железных дорог, а также расширение роли компании KR, которая специализируется на строительстве железных дорог и управлении железнодорожными объектами. В результате этого будет достигнуто полноценное использование компетенции частных субъектов в железнодорожной сфере.

Одним из проектов по строительству железных дорог, который пользуется большим вниманием граждан страны – проект GTX. Сейчас в его рамках осуществляются проектирование и строительство в подземном пространстве с глубиной залегания более 40 м трёх линий – А, В, С, которые в столичном регионе проходят с запада на восток и с юга на север. Поезда GTX будут двигаться быстрее в два раза (запланированная скорость – 80 км/ч), чем существующие городские поезда, поэтому с границ столичного региона можно будет добраться до центра Сеула менее чем за 30 минут. В первом полугодии 2024 года откроется линия GTX-A, а остальные линии будут построены к 2030 году. Это послужит постепенному уменьшению пробок на улицах.

Помимо строительства новых линий в стране с 2019 года выполняются тщательная диагностика и оценка производственных возможностей всех ранее построенных железнодорожных объектов с целью обеспечения их эффективного обслуживания и ремонта в зависимости от потребности, а не от срока службы. В дальнейшем будет создана Комплексная информационная система железнодорожных объектов Республики Кореи (RAFIS) для более систематического обслуживания и ремонта железных дорог, что позволит сформировать соответствующую базу данных.

До недавнего времени объём грузоперевозок по железным дорогам

сокращался. В целях исправления ситуации в апреле 2023 года Министерство земли, инфраструктуры и транспорта приняло «План по развитию отрасли железнодорожной логистики», который нацелен на увеличение объёма железнодорожных грузовых перевозок до 50 млн тонн в год к 2026 году. В рамках этого документа планируется применить перевозки длинносоставными грузовыми поездами и создать комбинированный логистический комплекс на основе железнодорожного сообщения.

С 2004 года, когда было запущено движение высокоскоростных поездов КТХ-Санчхон, произведённых на основе собственных технологий, и Республика Корея превратилась из страны-импортёра высокоскоростных поездов в страну-владельца оригинальных технологий по их производству, Министерство земли, инфраструктуры и транспорта стремится обеспечить глобальную конкурентоспособность железнодорожных технологий и стать мировым лидером в данной сфере.

В первую очередь с помощью отечественных НИОКР Министерство планирует сделать ключевыми следующие направления: углеродная нейтральность, в том числе экологически чистые водородные поезда, энергоэффективность поездов; интеллектуальные (smart) железнодорожные технологии, такие как контроль за безопасностью железных дорог на основе данных, система автоматического контроля и мониторинга колёс; повышение пропускной способности, в том числе гипертрубы и система беспилотных поездов.

К 2028 году в стране будет создан «Кластер железнодорожной отрасли» около вокзала «Осонг», который является точкой соединения высокоскоростных железных дорог. В нем будут организованы второй диспетчерский центр, охватывающий всю страну; объекты вагоностроения, обслуживания и осмотра подвижного состава и инфраструктуры; созданы условия для разработки передовых технологий в сфере железных дорог. Также будет заложен фундамент для интеграции и развития железнодорожной промышленности за счёт привлечения и поддержки инновационных железнодорожных компаний.

*Источник: Бюллетень ОСЖД, 2023, №2-3, с.1-9;
материалы сайтов korearailway.com; etk.srail.co.kr*