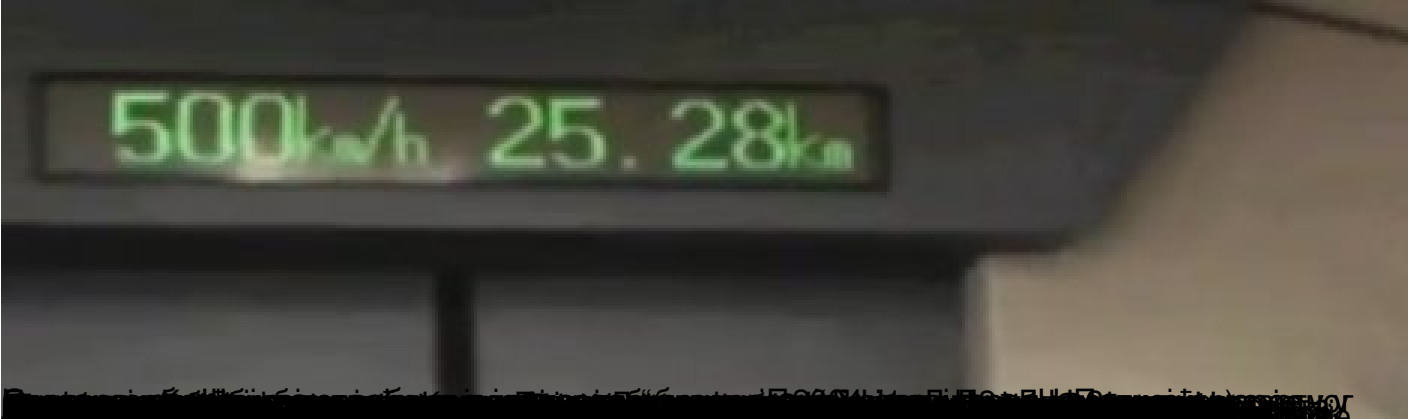




Сажетак: Идеја о развоју кинеских железница за возове великих брзина рођена је почетком деведесетих година прошлог века. Кина је развила сопствене супербрзе возове. Према је Кина развила сопствене супербрзе возове (ДЈЈ2, ДЈФ2 и друге), њихова употреба била је у комерцијалном смислу непоуздана. Државни савет зато је донео одлуку да решење потражи у иностранству, али је јасно поручено да корист не могу да остварују само стране компаније. Прва пруга за возове великих брзина изграђена је између Гуангџоа и Шенџена децембра 1994. године. Возове је брзином од 160 километара на час вукла дизел-локомотива кинеске производње класе ДФ. Убрзан развој кинеских супербрзих железница почиње 2008. године, када су у саобраћај пуштене пруге Хефеј - Нанђинг и Пекинг - Тјенђин. Изградња велике мреже супербрзих пруга био је један од одговора кинеске владе на долазећу светску економску кризу. Кинеске железнице су највећи железнички систем на свету и један од најпоузданијих инфраструктурних мотора кинеске привреде. Реч је о систему који је 2014. године превезао 2,32 милијарде путника и изградио 8.247 километара обичних и супербрзих пруга, уложивши у њих преко 800 милијарди јуана (око 130 милијарди долара). Овај систем дневно превезе 2,49 милиона путника и повезује 160 великих градова. Кинески путник пругу дугу 2.300 километара, од Пекинга до Гуангџоа, са североистока на југозапад земље, пређе за око 8 часова. До 2020. године Кина ће имати око 25.000 километара пруга за возове великих брзина.

Кинеске пруге за возове великих брзина - мотор индустријског развоја

Пише: Бранко Жујовић
понедељак, 27 јул 2015 20:17



Кинеске пруге за возове великих брзина - мотор индустријског развоја

Пише: Бранко Жујовић
понедељак, 27 јул 2015 20:17



Кинеске пруге за возове великих брзина - мотор индустријског развоја

Пише: Бранко Жујовић
понедељак, 27 јул 2015 20:17



Кинеске пруге за возове великих брзина - мотор индустријског развоја

Пише: Бранко Жујовић
понедељак, 27 јул 2015 20:17

