

Опубликовано 30 апреля, 2019 - 13:51

Пока чиновники никак не могут решить, где, наконец, начать строить хотя бы первый километр высокоскоростной магистрали (ВСМ), Китай уверенно перепоясывает порты и железнодорожные станции в своих интересах. Не получим ли мы в итоге Шелковый Северный морской путь с китайскими атомными ледоколами в придачу?



Напомним, что топ-менеджеры РЖД несколько последних лет носились, как курица с яйцом, с идеей строительства высокоскоростной магистрали Москва - Нижний Новгород-Казань. Под этот прорывной проект выделялись совершенно шальные "бабки". И никакая Счетная палата РФ сегодня не в силах подсчитать, а, главное, понять, куда ушли бюджетные миллиарды? На бумаге, кажется, все гладко, но, как известно, бумага все стерпит!

Несколько дней назад стало известно, что проект ВСМ Москва - Нижний Новгород -Казань накрывается медным тазом. А вместо него теперь будут "развивать" амбициозный проект Москва-Санкт-Петербург: ожидается новый "золотой дождь" на всем протяжении маршрута.

Наш друг - Китай - намедни озвучил свое желание построить тоннель - Таллинн -Хельсинки всего -то за 15 млрд. евро. И получить доступ в страны Скандинавии. Но не сходит с повестки дня и другой проект века - тоннель (мост) Сахалин - остров Хоккайдо (Япония). За этот проект хотел бы взяться строительный гений Аркадий Ротенберг.

Похоже, что могут быть объявлены своего рода соревнования? И, наконец, уже заговорили о возможной стыковке Великого шелкового морского пути и Севморпути. Эта "кардиограмма" практически может "перевязать" добрую половину земного шара. Есть только такое "но": китайцы строят свои ВСМ со скоростью звука, на карте РФ пока нет ни одного километра ВСМ. "Сапсаны" и "Ласточки" все еще катаются по старым железнодорожным шпалам.

В ситуации разобрался корреспондент The Moscow Post.

"Реинкарнация" от Белозерова

Говорят, что Владимира Путин уговорили на "реинкарнацию" высокоскоростной магистрали Москва- Петербург генеральный директор РЖД Олег Белозеров и врио губернатора Петербурга Александр Беглов. У господина Беглова могут быть дополнительные очки на выборах губернатора города белых ночей.

Владимир Путин поддержал не только начало проектирования ВСМ Москва-Санкт-Петербург, но и реконструкцию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта в Петербургском транспортном узле. Говорят, что целевые показатели проекта предусматривают рост пассажиропотока до 33 млн. человек, а также сокращение времени в пути до 2 часов.

Но хотелось бы напомнить, что проект ВСМ Москва- Ленинград (Петербург) обсуждается со времен Советского Союза. В 1991 году для строительства магистрали было создано РАО "ВСМ". Было объявлено о строительстве высокоскоростной магистрали длиной более 654 км. И была обещана скорость на ВСМ - до 350 км/ч. Какой назывался срок окупаемости? От 7 до 28 лет. Но уже через 7 лет работа над проектом была остановлена. В итоге на оставшиеся деньги - а

всего было выделено 5 млрд. рублей - была проведена реконструкция Октябрьской железной дороги. И вскоре по реконструированным дорогам побежали "Сапсаны".

Вторая попытка реанимировать проект ВСМ Москва - Петербург была предпринята 13 лет назад, в 2006 году: РЖД и Трансмашхолдинг создали АО "Скоростные магистрали". Через 5 лет "Скоростные магистрали" предъявили проект ценой более 695 млрд. рублей. Но началась суeta вокруг ВСМ "Москва - Казань"... правда, стоимость высокоскоростной магистрали Москва - Казань увеличилась до 1,6 трлн. рублей.

Ранее Олег Белозеров говорил, что участок ВСМ Москва - Казань со временем может стать частью ВСМ Москва - Пекин... Но как-то Китай идет к своим целям своими тропами.

Куда ушли 6 млрд. рублей?

Правительство еще в 2015 году выделило 6 млрд. рублей на проектные работы по созданию ВСМ Москва - Казань. Об этом можно прочитать на официальном сайте РЖД.

И было обещано, что реализация этого проекта приведет к созданию новых рабочих мест и развитию экономики, а также будет способствовать подключению России к глобальным транспортным маршрутам. И сегодня - надо заметить - выполнен весь объем работ по обоснованию ВСМ Москва - Казань. Разработано обоснование инвестиций в проект: получено положительное заключение Главгосэкспертизы РФ. С участием международных экспертов проведен независимый технологический и ценовой аудит проекта. Подготовлена конкурсная документация на этап проектирования магистрали.

Протяженность линии ВСМ Москва - Казань должна была составить 770 км. Магистраль должна была пройти по территории 7 субъектов Российской Федерации. И иметь 15 остановок: 5 из них - в крупных городах - это Москва, Владимир, Нижний Новгород, Чебоксары, Казань. И 10 - в более мелких.

Неужели на разработку всей этой технической документации и ушли аж 6 млрд. рублей

Сахалин: мост или тоннель?

Помимо такого амбициозного проекта, как ВСМ, есть у России еще одна голубая мечта - строительство моста (или тоннеля) на острове Сахалин. И Аркадий Ротенберг еще два года назад заявлял о готовности построить такую конструкцию: у компании Ротенберга "Стройгазмонтаж" есть все, чтобы справиться со столь сложным проектом. Об этом Ротенберг заявил в интервью в программе " Действующие лица с Наилей Аскер-заде" на телеканале "Россия 1".

-Мы собрали 30 лучших мостостроительных отрядов. Поэтому мы можем выполнять любые задачи, которые будут перед нами поставлены, - подчеркнул Аркадий Ротенберг.

"Голубая мечта" Сахалина - собственный мост

Летом 2018 года Владимир Путин поручил Правительству РФ проработать экономические показатели проекта моста (тоннеля) на Сахалине. По мнению президента РФ, " возведение моста раскрыло бы потенциал портов региона".

Однако на Восточном экономическом форуме во Владивостоке ни один из грузовладельцев-угольщиков не поддержал идею строительства моста на Сахалин. Но Путин вновь поставил Кабинету министров задачу - изучить показатели проекта и просчитать объем перевозок.

Напомним, что 5 лет назад подрядчики рассматривали три варианта возведения моста (или тоннеля) на острове Сахалин: тоннель под проливом Невельского протяжённостью 12 км, далее - это могла быть насыпная дамба с судоходным каналом протяжённостью 16 км и еще мостовой переход протяженностью 7 км. В итоге, остановились на последнем: решили строить двуполосный железнодорожный мост.

И была даже озвучена цена - более 280 млрд. рублей. Однако, как оказалось позднее, этих денег может хватить лишь на железнодорожный переход от материка до острова. Полную стоимость проекта, включая строительство инфраструктуры и новой железной дороги, озвучил вице-президент РЖД Александр Мишарин. Цифра получилась несколько иная - 400 млрд. рублей.

Миллиардер Аркадий Ротенберг, возможно, построит Сахалинский мост

Но следом пошли еще более изумительные новости: на Восточном экономическом форуме в ноябре 2017-го заговорили о возведении моста между островом Сахалин и японским островом Хоккайдо. Об этом сообщал сайт "Хабинфо. Ру".

И сегодня названа новая стоимость строительства со всей инфраструктурой - более 600 млрд. рублей. Следом агентство Bloomberg сообщило о подписании контракта компанией Стройгазмонтаж, принадлежащей Аркадию Ротенбергу.

- Если проект хороший, и если он будет выгоден и Японии, и России, тогда мы оптимально рассмотрим вопрос, - заявил председатель Совета директоров японской корпорации Mitsui & Co., Ltd Масами Иидзима.

Получается, что вопрос со строительством моста скорее, не экономический, а политический? Но почему же так много проволочек в его возведении, если Китай действует, как ошпаренный?

В итоге мост на Сахалин уже попал в инвестпрограмму РЖД: на проектные работы на 2018 год было выделено по информации источника The Moscow Post более 1 млрд. рублей.

Хотелось бы понять, куда пошли и эти деньги?

Новый Шелковый путь

Все более интересные новости - тем временем - идут из КНР. Что замыслили китайцы? Они уже создали новую транспортную инфраструктуру, идущую по суше из КНР в Европу. Еще у КНР есть и морской транспортный путь из Шанхая в Лиссабон. И пока этот путь занимает 36 дней. Но когда будет построена новая транспортная артерия, путь будет занимать всего 16 дней : он будет идти из китайского Чунцина в немецкий Дуйсбург .

Новый Шелковый путь: Россия в списках не значится?

Надо заметить, что и США сильно обеспокоены глобальными интеграционными проектами Пекина. И, прежде всего, заявленным председателем Си Цзиньпином проектом " Один пояс - один путь" (OBOR). Он же - Новый Великий шелковый путь. Проект разделяется на две составляющие: экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века. Он включает сеть сухопутных железно- и автодорожных магистралей и морских маршрутов.

Заметим, что РЖД позиционировала проекты и в Казань, и в Петербург как единую ВСМ Евразия, которая свяжет Китай и Европу. Что получилось в итоге?

Заказчиком проекта выступало РЖД, управление проектом осуществляло АО "Скоростные магистрали". Функции генеральной проектной организации выполняли Мосгипротранс, а также China Railway Eryuan Engineering Group Co. Ltd. В проектировании принимали участие более 50-ти проектных и научно-исследовательских организаций.

Сегодня им, получается, придется заниматься другим направлением!?

Владимир Путин допустил соединение Северного морского пути РФ с Великим морским шелковым путем Китая.

И сегодня рассматривается возможность состыковать Севморпуть и китайский Морской шелковый путь.

- Реализация такого проекта способствует созданию глобального и конкурентного маршрута, который соединит Северо-Восточную, Восточную и Юго-Восточную Азию с Европой, - заявил президент РФ В.Путин. - Кроме того, Путин обозначил новые перспективы, которые открываются с формированием транспортного коридора Север - Юг протяженностью более 7 тыс. км. И в его рамках собираются наладить как железнодорожное, так и автомобильное сообщение, что позволит значительно ускорить грузоперевозки из Южной Азии через Иран, Азербайджан и Россию в Европу.

Но не опаздываем ли мы?

Казахстан и Китай играют сообща?

Но не так давно у России появился неожиданный конкурент. В последние годы наблюдается значительная активизация экономических контактов между Астаной (Нур-Султаном) и Пекином. Китай заинтересован в использовании Центральной Азии для создания транспортных связей с Европой и Ближним Востоком. КНР ведет активное строительство инфраструктуры для обеспечения работы собственных сырьевых проектов в регионах. Он энергично создает как транспортную, так и финансовую привязки стран Центральной Азии к КНР.

Но еще недавно, казалось бы, Казахстан, КНР и Россия объявляли о создании автомагистрали "Западная Европа - Западный Китай". Это самый крупный трехсторонний инфраструктурный проект: маршрут автомагистрали должен был идти от Восточно-Китайского моря до Балтийского. Общая протяженность коридора "Западная Европа - Западный Китай" - более 8 440 км. Из них 2 230 км должны были пройти по территории России.

Казахстан и Китай построили свои участки 3 года назад. А вот магистраль из КНР в Россию так и не была создана! Это фактически разрушает первоначальный план транспортного сообщения с Европой. Конечно, это можно объяснить типичными для нас проблемами - недостатком средств и коррупцией. Но нельзя отрицать и другой причины. Россия долгое время пытается возродить Транссибирскую магистраль и БАМ.

Далее. Казахстан и КНР в качестве основного маршрута выбрали каспийское направление. И своем послании в январе 2018 года президент Казахстана Назарбаев( уже бывший) говорил о магистрали "Западный Казахстан - Западный Китай". Так было подтверждено перенаправление грузопотока в сторону Каспийского моря. И сегодня компании из КНР проводят модернизацию порта Актау. Они уже соорудили паромную переправу в порту Курык. Объем перевалки грузов в каспийских портах Казахстана растет и растет.

Еще новость, неприятная для Москвы: сухопутный грузопоток между КНР и Европой тоже растет сумасшедшими темпами: если в 2013 году в Европу было отправлено 140 поездов, то в

2016 м - почти 3000!

"Пояс" и "Путь", как говорилось выше, объединяет два транспортных коридора. Сухопутный Новый Шелковый путь соединяет железнодорожными и автомобильными дорогами Запад Китая с европейскими рынками, а Морской Шелковый путь направлен на диверсификацию торгово-экономических связей со странами, расположенными вдоль морского транспортного коридора от Южно-Китайского моря.

И Китай уверенно наступает дальше. В рамках реализации китайского логистического проекта "Один пояс - один путь" через фонд "Touchstone Capital Partners" Пекин собирается спонсировать строительство железнодорожного тоннеля по дну Балтийского моря, от Таллинна до Хельсинки. Пекин объявил, что вложит в этот проект 15 млрд. евро.

Его длина может составить 70 км. Поезда пойдут по этому тоннелю через 5 лет.

И тут напрашивается самый главный вывод: Пекин энергично развивает транспортную инфраструктуру в странах вокруг России. А новый тоннель от Таллинна до Хельсинки позволит соединить Скандинавию с остальной Европой. И таким образом, Россия будет исключена из транзита?

Сделаем ли мы, наконец, правильные выводы? Или дальше будем браться за новые многомиллиардные проекты, а потом бросать их на полпути? И объявлять о новых приоритетах? А высокоскоростных магистралей у нас как не было, так и нет, как нет и Сахалинского моста!

Автор

Надежда Попова

Автор фотографии

moscow-post\_su

Источник

[http://www.moscow-post.su/economics/magistral\\_s\\_kitajskimi\\_fonarikami29565/](http://www.moscow-post.su/economics/magistral_s_kitajskimi_fonarikami29565/)

---

**Source URL:** <http://vspro.info/article/magistral-s-kitayskimi-fonarikami>