

Строительство высокоскоростной трассы в обход России

28 ноября в Стамбуле представителями крупных транспортно-логистических операторов Турции и Китая совместно с Казахстаном, Азербайджаном и Грузией было подписано соглашение о консолидации усилий для создания логистической системы, которая свяжет запад Китая и Европу. В прессе этот проект окрестили «новым Шёлковым путём».

Предпосылками создания Нового Шёлкового пути является рост объёма торговли между Европой и Азией. Согласно оценке Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), объём торговли между основными рынками на Евразийском континенте к 2020 году вырастет в 1,5 раза – с 800 млрд USD в 2014 году до 1,2 трлн USD. Ожидается также, что товарооборот между Китаем и странами ЕС вырастет с 615 до 800 млрд USD, между Китаем и Индией – с 66 до 92 млрд USD к 2020 году. При этом сейчас в межконтинентальных грузовых перевозках между Азией и Европой преобладает морской транспорт, на долю которого приходится более 98% грузопотока. При этом протяженность кратчайшего морского пути из Китая в Европу через Суэцкий канал составляет 24 тыс. км, а время в пути достигает 35–40 дней.

“ Одной из причин доставки грузов из Китая в страны Европы и Азии преимущественно морским транспортом является отсутствие необходимой инфраструктуры для быстрой и экономичной доставки грузов и пассажиров автомобильным и железнодорожным транспортом. ”



Кирилл Бадулин,
эксперт в области экономики,
бизнес-планирования и
стратегического управления

Одной из причин доставки грузов из Китая в страны Европы и Азии преимущественно морским транспортом является отсутствие необходимой инфраструктуры для быстрой и экономичной доставки грузов и пассажиров автомобильным и железнодорожным транспортом. При этом в настоящее время существует ряд автомобильных и железнодорожных коридоров, которые могли бы обеспечивать доставку грузов из Китая в Европу по суше, в частности:

- Транссибирская магистраль (Брест – граница Финляндии – граница Украины – Москва – Екатеринбург – Новосибирск – Владивосток – Улан-Батор – Пекин);
- Северный трансазиатский коридор (Санкт-Петербург – Брест – Москва – Екатеринбург – Петропавловск – Астана – Достык – Алашанькоу – Ляньюньгань);
- Центральный трансазиатский коридор (Чоп – Киев – Саратов – Шымкент – Алматы – Актогай – Достык – Алашанькоу – Ляньюньгань);
- Южный трансазиатский коридор (Стамбул – Анкара – Тебриз – Тегеран – Мешхед – Серахе – Ташкент – Алматы – Актогай – Достык – Алашанькоу – Ляньюньгань);
- ТРАСЕКА (Констанца – Варна – Ильичевск – Потти – Батуми – Баку – Ташкент – Алматы – Актогай – Достык – Алашанькоу – Ляньюньгань).



Транспортные коридоры позволяют значительно сократить расстояние в сообщении Восток – Запад и сроки доставки грузов. При этом Транссибирская магистраль, несмотря на высокую пропускную способность (100 млн тонн в год), является самой загруженной, в связи с чем увеличить грузооборот между Китаем и Европой через неё не представляется возможным. Коридор ТРАСЕКА используется недостаточно в связи с большим количеством перевалок в портах (на Чёрном и Каспийском море), что увеличивает время и снижает эффективность перевозок.

“ При этом Транссибирская магистраль, несмотря на высокую пропускную способность (100 млн тонн в год), является самой загруженной, в связи с чем увеличить грузооборот между Китаем и Европой через неё не представляется возможным. ”

С учётом изложенного наиболее перспективным направлением для роста товарооборота между Европой и Китаем становится развитие указанных выше трансазиатских коридоров (северного, центрального и южного). При этом Китай активно инвестирует средства в создание транспортной инфраструктуры для транзита грузов в Европу сухопутным путем. Следовательно, это означает дополнительные перспективы для стран, через которые будут проходить основные транспортные потоки: Китая, Казахстана и России. Одним из факторов, ограничивающих рост железнодорожного транзита через Казахстан и Россию, является разная ширина железнодорожной колеи: в Европе, Китае и большинстве стран мира она составляет 1 435 мм, в России и Казахстане – 1 520 мм; в Европе, Китае и большинстве стран мира она составляет 1 435 мм, в России и Казахстане – 1 520 мм; это влечёт необходимость смены колес и перегрузки вагонов на границе.

В этой связи китайская корпорация China Railway Group выдвинула проект строительства высокоскоростной дороги по маршруту Урумчи . (Китай) – Алматы – Бишкек – Ташкент – Самарканд – Ашгабат – Тегеран

По заявлению китайской стороны, проект позволит обеспечить ежегодный товарооборот более чем в 2,5 трлн USD. Важнейшей деталью проекта является фактическое продолжение железнодорожных сетей Китая до Ближнего Востока и Турции с шириной колеи 1 435 мм. Китайские поезда таким образом смогут двигаться без остановок и перегрузок от любого города Китая до самой границы Турции и далее по всей Европе, где ширина колеи также составляет 1 435 мм. При этом скорость передвижения пассажиров составит 250–300 км/ч, грузов – до 120 км/ч.

Следует отметить, что маршрут данной трассы практически полностью (за исключением трассировки по Туркменистану и Ирану) совпадает с маршрутом Южного трансасиатского коридора. Можно предположить, что Китай посредством строительства данной трассы в том числе пытается усилить свои геополитические позиции в государствах Средней Азии.

Однако выбранное решение не является оптимальным и в перспективе несет в себе ряд серьезных проблем с точки зрения экологии и пропускной способности. В этой связи было бы целесообразно предложить гораздо более эффективное решение в виде многофункциональной высокоскоростной трассы SkyWay, вынесенной на «второй уровень». Так, стоимость строительства высокоскоростной трассы по технологии SkyWay окажется в 5–7 раз дешевле аналогичных транспортных магистралей других производителей (при этом стоимость строительства трасс в эстакадном исполнении окажется в десятки раз дороже). Кроме того, годовой объем перевозок по трассе SkyWay может достигать 500 млн. пассажиров и 500 млн тонн грузов в год, чего не сможет обеспечить ни одна другая транспортная система (так, Транссибирская магистраль перевозит всего 100 млн тонн грузов в год).

СПРАВОЧНО

Стоимость 1 км высокоскоростной трассы SkyWay, в зависимости от условий прохождения трассы и выбранного решения, составит от 5 до 10 млн USD, в то время как стоимость аналогичных высокоскоростных трасс других транспортных систем составит:

“ Ещё одним немаловажным аспектом строительства высокоскоростных железных дорог по традиционной технологии в насыпи является то, что они наносят очень серьёзный ущерб экологии, нарушают движение поверхностных и грунтовых вод, ареалы проживания и пути миграции животных и птиц. ”

- китайского производства – от 24 млн USD за 1 км,
- французской TGV – от 60 млн USD за 1 км,
- японских производителей – более 100 млн USD за 1 км.

При этом эксплуатационные скорости движения у конкурирующих высокоскоростных систем равны 300 – 350 км/ч, тогда как у высокоскоростного междугороднего SkyWay – 400 – 450 км/ч (конструкционная скорость – 500 км/ч).

В статье о проекте China Railway Corp также отмечено, что параллельно проектируется высокоскоростная трасса Москва – Пекин протяженностью около 8 тыс. км, которая пройдет по маршруту Москва – Казань – Екатеринбург – Астана – Урумчи – Пекин (работы по проектированию данной трассы на участке Москва – Казань начались в 2015 году). По оценкам ОАО «Российские железные дороги», её стоимость составит порядка 7 трлн руб. (в том числе стоимость российского участка – порядка 2,5 – 2,8 трлн руб.). В случае строительства трассы Москва – Пекин по технологии SkyWay удалось бы сэкономить десятки миллиардов долларов.

SkyWay Press

Ещё одним немаловажным аспектом строительства высокоскоростных железных дорог по традиционной технологии в насыпи является то, что они наносят очень серьёзный ущерб экологии, нарушают движение поверхностных и грунтовых вод, ареалы проживания и пути миграции животных и птиц. Земляная насыпь дорог, особенно высокоскоростных, – это непреодолимая низконапорная плотина: с одной стороны насыпи – болото, а с другой – опустынивание. По этим причинам страны, занимающиеся активным строительством высокоскоростных железных дорог по традиционной технологии, в скором будущем ждут серьёзные проблемы, ибо это негативно скажется на состоянии почв и сельском хозяйстве. В связи с этим начало строительства высокоскоростных железных дорог в насыпи в России и Средней Азии, которые и так характеризуются высокой степенью загрязнения окружающей среды, может повлечь за собой ухудшение экологической ситуации в этих странах. Кроме того, транспортные системы SkyWay позволили бы сэкономить миллиарды тонн топлива, что также не может не отразиться на экологии. А это неминуемо скажется на здоровье и благосостоянии будущих поколений.

С одной стороны, строительство высокоскоростной трассы из Китая в Турцию через Среднюю Азию и Иран может отчасти негативно сказаться на развитии российской Сибири и Дальнего Востока. С другой стороны, можно утверждать, что китайские инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры Средней Азии и Ближнего Востока в долгосрочной перспективе могут принести странам данных регионов не только плюсы, но и серьезные проблемы. России нет необходимости повторять чужие ошибки, поэтому надо делать ставку на развитие инновационных транспортных технологий, которые приведут страну к экономическому росту и процветанию без ущерба для экологии и качества жизни людей.

