

Письмо в редакцию

Магистраль Шанхай — Санкт-Петербург как ответ на попытки Запада изолировать Россию

В условиях торможения экономического роста и усугубления экономических санкций со стороны стран Запада в числе адекватных ответов России могла бы стать реализация проекта высокоскоростной грузовой железнодорожной магистрали Шанхай — Санкт-Петербург через Республику Алтай и Новосибирск. Общая длина трассы составит 8800 км, причем граница между Россией и Китаем делит ее практически пополам. Срок доставки высокодоходных контейнерных грузов из Китая в Европу или обратно сокращается с 45 до трех-четырех суток. При этом надежность доставки по сравнению с планируемым Китаем южным коридором (через страны Центральной Азии) резко возрастает, т.к. на всей трассе будет лишь один пограничный переход.

Реализация проекта могла бы быть разделена на две очереди. Первая ограничилась бы прокладкой наиболее сложного в техническом отношении участка от Урумчи до Новосибирска. Юг Западной Сибири представляет собой удобное место для инновационных подходов в развитии российско-китайских отношений. Довольно значительное население региона, дифференцированная экономика и весомый интеллектуальный потенциал способны минимизировать риски.

Сопоставление темпов развития приграничных территорий РФ и КНР, к сожалению, заставляет делать выводы не в нашу пользу. Это не в последнюю очередь обусловлено эффективностью системы управления в России по сравнению с Китаем. Национальные средства в Китае аккумулируются и вкладываются с минимальными затратами и максимальной эффективностью в весьма сжатые сроки. Они направляются на экономическое развитие и социальный рост при полной ответственности власти на всех уровнях за принимаемые решения и понесенные расходы.

По ходу строительства магистрали Новосибирск обретет статус международного транспортно-логистического центра Северной Азии и мощный импульс развития не только как важнейшего узла перевозок, но и как научно-образовательного, инновационно-промышленного и финансового центра. В терминалах, принимающих и отправляющих грузы, концентрируются не только сами грузы, но также сопутствующая им информация делового и правового характера, активность по принятию решений, мощная структура коммуникаций и т.д. Здесь концентрируется полная и достоверная информация о бизнесе, производстве и деловых связях, обеспечивается связь с самыми удаленными уголками, охваченными грузопотоками.

Внедрение высокоскоростных грузовых перевозок потребует перехода на новые типы вагонов при коренных изменениях в погрузочно-складском хозяйстве железнодорожных станций. Стоянка поезда в автоматизированном терминале для обработки грузов

не должна превышать 15–20 мин. Пропускная способность магистрали не должна сдерживаться неадекватными технологиями погрузо-разгрузочных работ. Реализация проекта позволит перейти к модернизации существующей сети ОАО «РЖД».

Кроме бизнеса, напрямую связанного со строительством магистрали и ее эксплуатацией, опережающее развитие должны получить современные технологии жилищного строительства, в первую очередь малоэтажного. Регион имеет хорошие перспективы в транспортном машиностроении, приборостроении и электронике, в т.ч. силовой. Развитию Республики Алтай и Алтайского края способствовала бы программа организации качественного отдыха, в т.ч. для китайских туристов, включая раскрутку разрешенной, но не работающей игровой зоны (азартность китайцев широко известна, игровой бизнес Макао заработал в 2013 г. 40 млрд долл.). Новая магистраль открыла бы земледелию Сибири китайский рынок зерновых, да и самый перспективный в мире китайский рынок молочных продуктов.

Во времена Советского Союза на юге Западной Сибири сформировался «Золотой треугольник» науки и инноваций: Новосибирск — Томск — Бийск. Именно здесь должна быть основная российская инновационная площадка. В современных условиях ее научной базой мог бы стать Федеральный университет, сформированный по типу институтов СО РАН.

Оценку стоимости строительства российского участка магистрали возможно произвести на базе данных железнодорожного сайта (www.donetsk rail.com), подтвержденных Центром стратегических разработок, по открытой в декабре 2012 г. высокоскоростной пассажирской магистрали Харбин—Далянь, где трасса длиной 921 км проходит в сложных рельефных условиях с относительно холодным климатом (общая стоимость строительства составила там за 5 лет 15,58 млрд долл. при средней стоимости одного км трассы — 16,9 млн долл.).

При корректирующем коэффициенте, учитывающем инфляцию и возможную специфику грузовой магистрали, общая стоимость трассы длиной 4400 км составила бы около 110 млрд долл. С учетом коэффициента мультипликации, который для таких инфраструктурных проектов составляет до 10, можно говорить о проекте на триллион долларов.

Таких денег у России нет, поэтому реализовать проект можно только на китайские деньги и в китайских интересах, которые в данном случае совпадают с нашими.

Существующий в нашем законодательстве приоритет международных соглашений над национальными законами позволит более оперативно решать многие вопросы. В договоре о реализации проекта должны быть тщательно прописаны квоты на рабочую силу и основные материалы, вопросы сотрудничества в области передачи технологий, инженерного, кадрового, информационного обеспечения и т.д. Сейчас самое подходящее время, чтобы сделать Китаю соответствующее предложение.

И. Журнов,
генеральный директор ООО Научно-производственная фирма «Амулет»