

Vestnik Buryatskogo gosuniversiteta. 2012. № 2. с. 27-28. (In Russ)].

15. Никифорок О.И. Модернізація наземних транспортних систем України. НАН України, ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН УДК 338.47

України». – Київ, 2014. – 440 с. [Nikiforuk O.I. Modernizatsiya nazemnikh transportnikh sistem Ukraini. NAN Ukraini, DU «Institut ekonomiki ta prognozuvannya NAN Ukraini». – Київ, 2014. – 440 с. (In Ukr)].

ПРОЕКТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ

Судьин Андрей Владимирович

кандидат экономических наук

Институт востоковедения РАН, г. Москва

PROJECTS OF THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR EUROPE-WESTERN CHINA

Andrei V. Sudyin

Candidate of Sciences (Economics)

The Institute of Oriental Studies of the RAS, Moscow

АННОТАЦИЯ

Международные транспортные коридоры играют важную роль в мировой экономике. Некоторые из них проходят по территории Российской Федерации. В их число должен войти и создаваемый МТК «Европа – Западный Китай», маршрут которого проложен от западных границ России через Казахстан до Китая. Другим международным транспортным маршрутом в будущем может стать высокоскоростная железнодорожная магистраль (ВСМ) из России в Китай, проект которой пока находится в стадии обсуждения.

ABSTRACT

International transport corridors play an important role in the global economy. Some of them pass through the territory of the Russian Federation. They should also include the "Europe – Western China" ITC, which is being created, and its route is laid from the Western borders of Russia through Kazakhstan to China. Another international transport route in the future may be a high-speed railway from Russia to China, the project of which is still under discussion.

Ключевые слова: международные транспортные коридоры, автомагистрали, высокоскоростная железная дорога.

Keywords: international transport corridors, motorways, high-speed railway.

В настоящее время основной объем грузоперевозок между европейскими и азиатскими странами осуществляется морским путем через Суэцкий канал. Срок доставки грузов от Китая до Европы по этому маршруту, протяженностью 21 тыс. км, составляет 30 – 40 суток. Создание автотранспортного коридора «Европа – Западный Китай», проходящего по территории России и Казахстана, позволит существенно сократить сроки доставки грузов по сравнению с морским маршрутом – до 15 – 17 суток.

Инициатором создания этого коридора выступил Китай. Российская Федерация реально подключилась к данному проекту лишь после 2000 года. В 2005 году на переговорах представителей России, Китая, Казахстана и Европейского Союза были рассмотрены различные варианты транспортного пути. В 2008 году был подписан российско-казахстанский меморандум о создании транспортного коридора «Европа – Западный Китай». А в 2015 году был подписан российско-китайский договор о сотрудничестве в рамках международного проекта «Один пояс и один путь».

Китай активно включился в работу по реализации проекта автомагистрали. В 2016 году китайский участок дороги был практически

полностью построен. Он начинается от пограничного перехода Хоргос на границе с Казахстаном и заканчивается в городе Ляньюньган на побережье Желтого моря. Строительство казахстанского участка – от границы с Россией (к югу от Оренбурга) до китайской границы (к востоку от Алматы) к настоящему времени также в основном завершено.

Что касается российского участка, то в 2013 году компанией «Автодор» был намечен основной вариант маршрута. Конечным юго-восточным пунктом магистрали должен стать пограничный переход «Сагарчин» на российско-казахстанской границе в Оренбургской области. От Оренбурга маршрут должен идти по новой автомагистрали до Казани, а затем на запад через Нижний Новгород и Москву. Причем после Москвы допускалось разделение маршрута на северо-запад (в сторону Санкт-Петербурга) и на запад – до границы с Белоруссией (по трассе М-1). Причем в перспективе предполагалось построить магистраль, между Санкт-Петербургом и Казанью через Вологду (в обход Москвы). И, кроме того, был рассмотрен второй вариант пути между Казанью и Оренбургом – через Тольятти и Самару, для

реализации которого было намечено построить мост через Волгу.

Предполагалось, что новый транспортный коридор обеспечит развитие всесторонних связей европейских государств с Российской Федерацией и странами Центральной и Восточной Азии. При этом новый автодорожный маршрут смог бы улучшить транспортную инфраструктуру целого ряда российских регионов, в которых сосредоточена значительная часть населения и имеется крупный экономический потенциал.

Общая протяженность международного коридора «Европа – Западный Китай» по плану должна составить 8 445 км, из которых 2 233 км (26,44 %) пройдут по территории России, 2 787 км (33,00 %) – по Казахстану и 3 425 км (40,56 %) – по Китаю [5, с. 64]. Число полос движения на всем протяжении маршрута составит от четырех до шести. Максимальная скорость движения должна составить 120 км/час. км

В отличие от Китая и Казахстана, где значительная часть работ по созданию транспортного коридора уже завершена, в России реальные результаты пока достигнуты лишь на отдельных участках маршрута. Например, в Татарстане еще в 2011 году был сдан в эксплуатацию первый участок платной автомагистрали Шали – Бавлы, которая свяжет федеральные трассы М-7 и М-5. Именно эта новая дорога в перспективе должна стать частью автомобильного коридора «Европа – Западный Китай». Протяженность магистрали составит 299 км, на ней предусмотрены четыре полосы движения с разделительной полосой. Полностью отсутствуют пересечения на одном уровне. Технически допустимая скорость движения равняется 150 км в час.

Важнейшим объектом на части маршрута, проходящей по территории республики, стал 14-километровый мост через Каму, расположенный недалеко от места впадения этой реки в Волгу, у села Сорочьи Горы. Первый комплекс мостового перехода был введен в эксплуатацию в 2002 году (т.е. еще до определения маршрута международного автокоридора). Второй комплекс данного перехода был сдан в 2016 году. Всего в Татарстане завершено около 4/5 запланированных работ по созданию автотранспортного коридора «Европа – Западный Китай».

Важным звеном автомобильного коридора «Европа – Западный Китай» является новая автомагистраль Москва – Санкт-Петербург (трасса М-11) протяженностью 669 км. К настоящему времени она практически полностью построена и введена в эксплуатацию, за исключением небольшого участка объездной дороги в районе Твери.

Еще одной частью коридора «Европа – Западный Китай» должна стать ЦКАД – Центральная кольцевая автомобильная дорога вокруг Москвы. Ее третий, самый протяженный участок, длиной более 100 км, должен пройти от

трассы М-11 (Москва – Санкт-Петербург) до трассы на Казань.

Что же касается самой дороги от Москвы до Казани (в рамках международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай»), то изначально «Автодором» рассматривались два варианта: а) расширение и модернизация существующей трассы М-7 «Волга» (бывшая дорога Москва – Нижний Новгород – Казань, продленная до Уфы, где она соединяется с трассой М-5 «Урал»); б) строительство новой автомагистрали, идущей в обход населенных пунктов.

Но, кроме этих двух вариантов пути, существует еще и проект «Меридиан», предложенный в 2016 году частной Русской холдинговой компанией. В отличие от обоих проектов, разрабатываемых «Автодором», трасса «Меридиан» обходит московский транспортный узел и вообще все крупные города и должна проходить значительно южнее. Ее крайней юго-восточной точкой также является КПП «Сагарчин» на границе с Казахстаном. Но далее на запад дорога должна идти по территории Оренбургской, Самарской, Саратовской, Тамбовской, Липецкой, Орловской, Брянской областей и выходить на границу с Белоруссией в западной части Смоленской области. Общая длина дороги должна составить 1997 км.

Трасса «Меридиан», как предполагается, будет строиться полностью за счет частных инвесторов. Дорога будет платной на всем ее протяжении. Но при этом нет уверенности в том, что вложенные средства удастся быстро окупить. Проект «Автодора» предусматривает бюджетное финансирование (при одновременном привлечении частных инвесторов). И платной должна стать лишь часть этой дороги, в том числе автомагистраль Москва – Казань.

То обстоятельство, что трассу «Меридиан» предложено построить вдали от крупных городов, может считаться как плюсом, так и минусом проекта. С одной стороны, это удешевит строительство и позволит избежать ряда технических препятствий. Но, с другой стороны, такая удаленность от основных экономических центров затруднит использование магистрали для внутрироссийских перевозок, в том числе между крупнейшими городами и ключевыми промышленными регионами.

По мнению директора лаборатории инфраструктурных и пространственных исследований Института отраслевых рынков и инфраструктуры Ю. Пономарева, к середине 2019 года проект «Меридиан» находился в намного меньшей степени проработки, чем проект «Европа – Западный Китай», предложенный «Автодором» [1]. Кроме того, часть проекта «Автодора» была тому моменту уже реализована – например, трасса М-11, отдельные отрезки ЦКАД и часть дороги Москва – Казань.

В 2018 правительство России приняло решение полностью построить автомагистраль от Москвы до Казани до конца 2027 года.

В июле 2020 года премьер-министр М. Мишустин на совещании в особой экономической зоне «Алабуга», расположенной в Татарстане, озвучил принятое на высшем уровне решение ускорить строительство автомагистрали Москва – Казань в рамках международного проекта «Европа – Западный Китай». Вместо прежнего срока завершения работ – 2027 года – было решено закончить строительство уже в 2024 году. При этом был выбран вариант строительства новой трассы М-12, которая должна пройти параллельно действующей трассе М-7 «Волга». Для финансирования проекта премьер принял решение выделить на строительство новой автодороги 150 млрд руб. из Фонда национального благосостояния [3].

Протяженность трассы должна составить 794,4 км. Исходной западной точкой новой магистрали Москва – Казань должна стать Московская кольцевая автодорога (МКАД), от нее трасса пойдет в обход Балашихи – с пересечением ЦКАД – до города Орехово-Зуево Московской области. Затем дорога должна идти до Лакинска Владимирской области, с юга обойти Владимир и далее проходить по маршруту: Муром (Владимирская область), Арзамас, Сергач (Нижегородская область), Канаш (Чувашия), Шали (Татарстан). Длина данных отрезков пути составит: Орехово-Зуево–Лакинск – 80,1 км; Лакинск–Муром – 144,1 км; Муром–Арзамас – 122,9 км; Арзамас–Сергач – 107,0 км; Сергач–Канаш – 132,1 км; Канаш–Шали – 142,8 км [4].

На участке между городами Канаш и Шали магистраль должна пересечь Волгу по новому мосту и пройти по южным пригородам Казани. В отличие от трассы М-7, проходящей через Нижний Новгород и Чебоксары, новая автомагистраль должна обойти эти города стороной, но она будет соединена с ними дорогами федерального значения.

Таким образом, трасса М-12 позволит значительно улучшить сообщение между целым рядом регионов Центральной России и Поволжья. После Казани будут задействованы сразу два варианта маршрута до Оренбурга (и далее – до КПП «Сагарчин» на границе с Казахстаном): через Тольятти и Самару (с объездом этих городов) и по новой дороге Шали – Бавлы в Татарстане, которая станет частью строящейся магистрали Казань – Оренбург. А к 2030 году предполагается продлить трассу Москва – Казань на северо-восток до Екатеринбурга – крупнейшего города Урала.

Еще одним примером международных транспортных коридоров из Европы в Китай по территории России может стать высокоскоростная железная дорога Москва – Казань, которая в перспективе рассматривается как часть магистрального рельсового пути до Пекина. Общая длина дороги от Москвы до китайской столицы, в случае реализации этого проекта, составит около 8

тыс. км. (по маршруту Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург – и далее через Сибирь) или же 7700 км (по маршруту через Казахстан) [2, с. 98]. Скоростной поезд сможет преодолеть это расстояние за 25 – 30 часов. Предполагаемая стоимость магистрали, проходящей по маршруту через Сибирь, оценивается в 245 млрд долларов (при использовании китайской технологии) или же в 370 млрд долларов (при использовании европейской технологии). Стоимость российского участка оценивается в 2,5–2,8 трлн рублей. Эти оценки носят предварительный характер, и реальная стоимость проекта может значительно превысить указанные суммы.

Дороговизна высокоскоростной железной дороги от Москвы до Пекина стала одной из причин весьма осторожного подхода российской стороны к данному проекту. Пока всерьез рассматривается лишь магистраль Москва – Казань. Но и эта часть проекта далека от реализации.

Идея строительства высокоскоростной рельсовой магистрали до Казани (и далее – до Екатеринбурга) возникла в 2009 году. Когда в 2010 году Россия получила право проведения Чемпионата мира по футболу, эту дорогу было решено построить к 2018 году. Однако сроки строительства ВСМ неоднократно переносились – в основном из-за проблем с финансированием. В 2013 году стоимость проекта оценивалась в 948 млрд рублей, в 2015 – уже в 1,1 трлн, а в 2017 году – в 1,3 трлн рублей. При этом проект дороги не вошел в список объектов, сооружаемых к Чемпионату мира по футболу, и в 2016 году лишился бюджетного финансирования. В последующем было решено построить и ввести в эксплуатацию высокоскоростную магистраль до Казани к 2022 году. Однако затем и этот срок был сдвинут, и было принято решение к 2023 году построить лишь первый участок пути – до Владимира.

В январе 2019 года на рабочем совещании в правительстве был в целом одобрен план строительства ВСМ от города Железнодорожный в Московской области до города Гороховец во Владимирской области. Для реализации этого проекта к 2024 году предполагалось выделить 200 млрд руб. Однако часть членов правительства, в том числе министр финансов А. Силуанов, отнеслись негативно к идее строительства магистрали – вследствие ее дороговизны.

В марте 2020 года было объявлено, что реализация проекта ВСМ Москва – Казань отложена на неопределенный срок из-за высокой стоимости и сомнения в экономической целесообразности строительства данной дороги.

Тем не менее у проекта магистрали есть и немало сторонников, в том числе в тех регионах, через которые могла бы пройти скоростная железная дорога. Например, идею строительства ВСМ поддерживает руководство Татарстана. Еще в 2014 году на территории республики была определена трасса будущей магистрали.

Маршрут ВСМ, в случае реализации проекта, пройдет по территории 7-ми субъектов Российской Федерации: Москвы и Московской области, Владимирской и Нижегородской областей, Чувашской Республики, Республики Марий Эл и Республики Татарстан. Протяженность магистрали составит 790 км. На ней были намечены остановки в 16-ти населенных пунктах, где предполагалось модернизировать или заново построить вокзалы. Эксплуатационная скорость движения поездов по трассе может достигнуть 360 км/ч. Время в пути от Москвы до Казани в этом случае составит 3,5 часа. Правда, ряд экспертов выразили сомнение в том, что реальный пассажиропоток на ВСМ позволит окупить огромные затраты на сооружение данной железной дороги.

В связи с неопределенностью планов строительства ВСМ Москва – Казань, глобальный проект высокоскоростной магистрали до Китая вряд ли будет реализован в ближайшем будущем. Нельзя исключать, что в более отдаленной перспективе вопрос о строительстве такой железной дороги вновь станет актуальным. Но пока гораздо более реальным вариантом транспортного сообщения между Европой и Китаем через территорию России является автомобильная трасса М 12, которая в будущем может войти в число важнейших автомагистралей международного значения.

Литература / References

1. Автодорога из Китая в Европу поставила Россию перед выбором // URL: <https://finance.rambler.ru/economics/42460030-avtodoroga-iz-kitaya-v-evropu-postavila-rossiyu->

УДК 333.06

pered-vyborom (2020.08.15).

2. Гао Тяньмин, Ерохин В.Л. Российско-китайский проект высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань: современное состояние и проблемы реализации // Сотрудничество Китая и России в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Материалы международной научно-практической конференции, Москва, 11 сентября 2017 г. – М., 2017. С. 96 – 103 [Gao Tianming, Erokhin V.L. Rossiysko-kitayskiy proyekt vysokoskorostnoy zheleznodorozhnoy magistrali Moskva – Kazan: sovremennoye sostoyaniye i problemy realizatsii // Sotrudnichestvo Kitaya i Rossii v ramkakh initsiativy «Odin poyas, odin put». Materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. Moskva. 11 sentyabrya 2017 g. – Moscow. 2017. Pp. 96 – 103. (In Russ).]

3. Мишустин дал ход автотрассе из Европы в Западный Китай и дальше // URL: <https://realty.ria.ru/20200710/1574186746.html> (2020.08.15).

4. Трасса М-12 Москва – Казань // URL: <https://avtorosdor.ru/m12> (2020.08.15).

5. Хоменко В.В., Валитов Ш.М., Туфетулов А.М., Алибаев Т.Л. Стратегическое значение и современное состояние реализации проекта МТК «Европа – Западный Китай» // Казанский экономический вестник. 2013. № 1(3). С. 63 – 68 [Khomenko V.V., Valitov Sh.M., Tufetulov A.M., Alibayev T.L. Strategicheskoye znachenie i sovremennoye sostoyaniye realizatsii proyekta MTK «Evropa – Zapadnyy Kitay» // Kazanskiy ekonomicheskiy vestnik. 2013. 1 (3). Pp. 63 – 68. (In Russ).]

ВОЗМОЖНОСТИ ГРУЗИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНЫХ ИННОВАЦИЙ

DOI: 10.31618/ESU.2413-9335.2020.3.77.975

Габатадзе Изольда Шотаевна
 Акакий Церетели Государственный Университет
 Грузия, Кутаиси
Мушкудиани Нино Сосоевна
 Акакий Церетели Государственный Университет
 Грузия, Кутаиси
Церетели Инеза Акакиевна
 Акакий Церетели Государственный Университет
 Грузия, Кутаиси

GEORGIA'S OPPORTUNITIES IN THE CONTEXT OF GLOBAL INNOVATION

Gabadadze Izolda
 Akaki Tsereteli State University
 Georgia, Kutaisi
Mushkudiani Nino
 Akaki Tsereteli State University
 Georgia, Kutaisi
Tsereteli Ineza
 Akaki Tsereteli State University
 Georgia, Kutaisi