

Г. Степанский, Президент АО «Украинские транспортные коридоры»

# «МАГИСТРАЛЬ-ЕВРАЗИЯ» — ОСНОВА ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ КОНТИНЕНТА



**Сегодня во многих странах мира важнейшей и неотъемлемой частью международной торговли является торговля транспортными услугами. Опережающие темпы становления и развития международных транспортных систем стимулируют развитие отдельных регионов и стран в целом.**

Украина, как и вся Европа, находится в тяжелейшем экономическом кризисе. Для его преодоления необходимы большие антикризисные программы, которые консолидируют общество, дадут максимальное количество новых рабочих мест и значительно увеличат внутреннее потребление оборудования и материалов украинского производства.

В мировой экономике есть аксиома: «Плотность и качество путей сообщения государства прямо пропорциональны уровню его экономического развития». Одним из путей выхода Украины из кризиса может стать новый глобальный транспортный проект.

Опыт многих ведущих стран мира свидетельствует, что в период кризиса строительство транспортных магистралей позволяет подняться экономике страны за счет привлечения инвестиций в транспортную отрасль и посредством создания новых рабочих мест.

И Америка, и Германия в свое время вышли из кризиса благодаря дорожному строительству. Страны Балтии, Центральной и Восточной Европы, среди которых следует выделить Польшу, Словакию, Венгрию, Литву, формируют от 20% до 35% своего ВВП за счет доходов от грузового железнодорожного транзита.

По оценкам Британского института RENDEL, Украина имеет самый высокий на континенте коэффициент транзитности своей территории — 3,11. Однако существующие транспортные сети, которые проходят по территории как Украины, так и многих стран мира, созданные в прошлом веке, не рассчитаны на высокоскоростное перемещение грузов и пассажиров.

Увеличивающийся каждый год рост внешнеторгового оборота на континенте, особенно в Китае, Индии и других странах Азии, уже не удовлетворяют морские перевозки. Возникла острая потребность в переориентации грузопотоков с морского транспорта на сухопутный, который в несколько раз увеличивает оборачиваемость транспортных средств, значительно усиливает безопасность перемещения грузов и обеспечивает возможность четкого соблюдения условий международной транспортной логистики, применение которой значительно увеличивает рентабельность грузо- и пассажиропотоков, что практически невозможно на устаревших транспортных системах континента.

Современная трансконтинентальная, транзитная, комбинированная магистраль должна объединить в себе мобильность автомобильного транспорта (на расстояниях до 300 км), возможности скоростной железной дороги (на больших расстояниях) и эффективность морского и речного транспорта за счет широкого применения перспективных контейнерных и контрейлерных перевозок, что приведет к значительному сокращению времени перевозок, высокому уровню безопасности и удешевлению транспортной составной стоимости товаров и услуг.

Учитывая это, уже давно и много говорится о возрождении Великого шелкового пути. Высказываются разные идеи, но все предложения базируются на историческом Южном варианте, который предусматривает возрождение Великого шелкового пути от Китая к Центральной Европе в обход Казахстана и России, что

практически невозможно без этих крупных участников международного транспортного комплекса.

Отдельно следует отметить вариант, лоббируемый Турцией, который предполагает использование собственной транспортной системы как связующего звена между Европой и Азией, что полностью исключает участие в этом проекте Украины.

Существует несколько факторов, по которым Южный вариант признан практически всеми нецелесообразным, среди них можно назвать следующие:

- от Европы до Китая 8 границ;
  - две морские переправы;
  - горная сейсмоопасная местность, многократно повышающая стоимость строительства;
  - политическая нестабильность в зоне прохождения магистрали;
  - обход России и Казахстана, что недопустимо в экономическом и политическом аспектах;
  - практическая невозможность строительства скоростных магистралей из-за рельефа, что, по предварительным расчетам, удлинит магистраль на 25–30%.
- Все это приведет к 3–4-х кратному

увеличению стоимости и значительному увеличению сроков строительства по сравнению со строительством на равнинной местности.

Изменения торговых ориентиров, политической ситуации, технических и технологических возможностей современного транспорта требуют нового подхода к рассматриваемому вопросу.

Президентом АО «Украинские транспортные коридоры» Степанским Г. Е. был разработан альтернативный проект строительства «Магистрали-ЕВРАЗИЯ», которая пройдет по территории Китая, Казахстана, России и Украины с выходом на страны Евросоюза и которая намного дешевле и полностью исключает вышеуказанные недостатки Южного варианта.

Эта разработка, с согласия автора, была взята Евросоюзом за основу предложенной трансконтинентальной магистрали «Лиссабон – Шанхай» как наиболее оптимальный вариант прохождения магистрали по континенту.

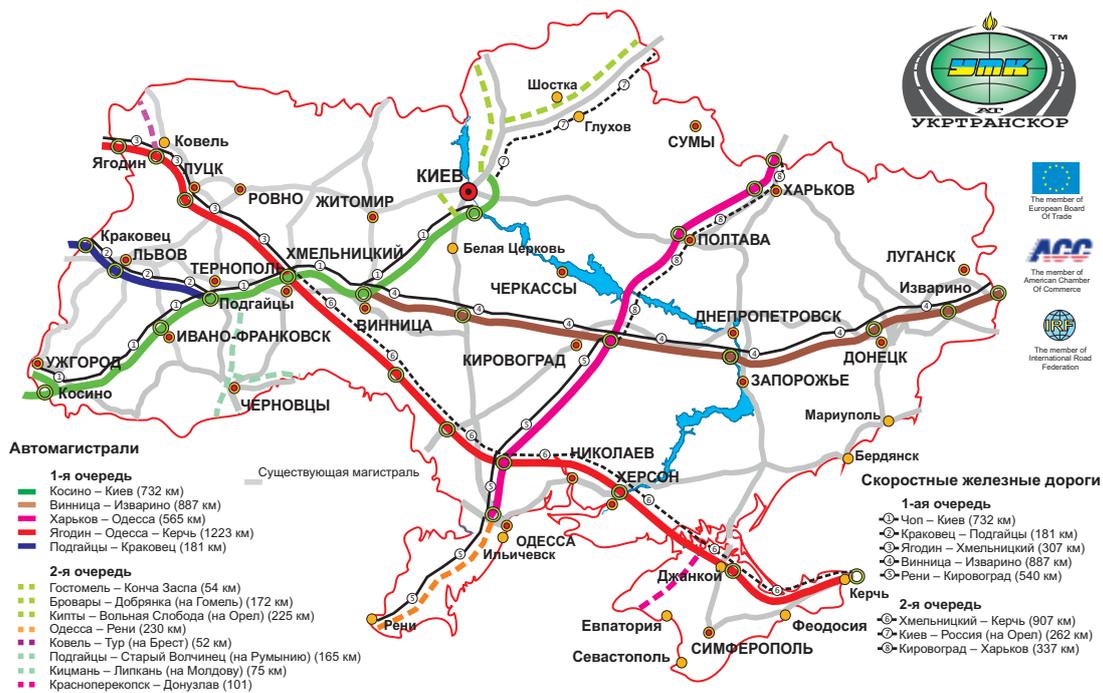
Автор проекта имеет украинские авторские свидетельства и патенты на указанные разработки, что обеспечивает Украине приоритетные

юридические права на организацию выполнения этих проектов.

Основные положения проекта базируются на том, что Украина входит в Совет Европы, международные организации разных видов транспорта, занимает выгодное географическое положение для создания транзитных транспортных коридоров и «Магистрали-ЕВРАЗИЯ», имеет развитую промышленность для обеспечения такого строительства, квалифицированные трудовые ресурсы, практически все необходимые материалы.

Для Украины, имеющей выгодное геополитическое и геоэкономическое положение и являющейся мостом между Европой и Азией, Югом и Севером, участие в создании высокоскоростного международного транспортного коридора между Европой и Азией является стратегически важным приоритетом, который позволит увеличить объемы транзита через страну в 5–6 раз, обеспечить \$25–30 млрд дохода государственному бюджету, будет способствовать новой высокотехнологичной индустриализации страны, что позволит вывести из кризиса экономику и достичь поставленных экономических целей.

Карта к Национальной программе строительства и эксплуатации новых транспортных магистралей на 2006–2015 гг.



За основу взята **главная карта** Концепции создания транспортных коридоров от 1997 г., показано развитие новых направлений автомагистралей и, согласно ст. 5 Концепции: «... используется возможность строительства в одной полосе отвода земли **высокоскоростных железных дорог**, строительство которых предусмотрено в перспективе»

Учитывая сложившуюся в настоящий момент очень сложную политическую ситуацию на континенте, предлагаемая Украиной и Евросоюзом для строительства комплексная трансконтинентальная «Магистраль-ЕВРАЗИЯ» имеет огромное значение для стран, находящихся в зоне экономического воздействия и связанных с ними транспортными связями других стран, как консолидирующий политический и экономический фактор. Ничто так не объединяет страны, как общая и взаимовыгодная деятельность.

Торговля во все времена объединяла народы, и ни у кого не вызывает сомнения консолидирующее значение этой магистрали для народов, проживающих в зоне ее экономического воздействия.

Скоростное и комфортное движение даст возможность увеличения пассажиропотоков, что приведет к расширению контактов между народами, лучшему пониманию их отличий.

Развитие туризма будет также служить указанным целям. Если народы имеют взаимопонимание, то даже недальновидные политики вынуждены с этим считаться, а это приводит к стабильной политической ситуации в регионах прохождения магистралей и более доброжелательным отношениям между странами. Спокойствие нужно всем, в особенности на такой важной магистрали.

Во все века государства, которые интенсивно торговали между собой, очень редко вступали в военную конфронтацию. Необходимость развития собственной экономики и реализации своей продукции в соседних странах во все времена была сдерживающим фактором для политических авантюристов.

Мировое сообщество будет держать такую выгодную для себя магистраль в поле своего зрения и не допустит никаких конфликтов на этой территории, которые могут послужить причиной остановки грузопотоков и перекроют важную магистраль.

Можно твердо заявить, что «Магистраль-ЕВРАЗИЯ» будет залогом мира и спокойствия между странами в зоне ее экономического воздействия.

К основным положительным параметрам «Магистральной-ЕВРАЗИЯ» для преодоления кризиса и улучшения социально-политической ситуации в Украине необходимо отнести:

- поступление прямых иностранных инвестиций в транспортную отрасль Украины, поскольку страны — участницы проекта заинтересованы в создании оптимальных, кратчайших маршрутов доставки товара;
- сокращение уровня безработицы, создание новых рабочих мест. Так, по подсчетам специалистов, в условиях строительства скоростной магистрали дорожное строитель-

ство предусматривает создание 450–500 тыс. рабочих мест, а на предприятиях, обеспечивающих строительство, более 1,5 млн за счет расширения производства;

- рост налоговых поступлений, особенно во время проведения строительных работ;
- рост валютных поступлений и привлекательности Украины для иностранных инвесторов за счет улучшения транспортной доступности;
- развитие и приобщение Украины к международной системе транспортной логистики, которая значительно повышает рентабельность транспортных перевозок;
- рост потребности в высококвалифицированных специалистах, что будет способствовать повышению уровня образования и науки в стране;
- стимулирование предпринимательской деятельности;
- получение отечественными предприятиями доступа к международному рынку высокотехнологичных, высококачественных комплектующих;
- стимулирование развития предприятий строительного комплекса Украины.

Привлекательность проекта признали Евросоюз, Организация Объединенных Наций, а также правительство Китайской Народной Республики, и на его основании было разработано предложение Евросоюза о необходимости, для ускорения выхода из кризиса, строительства трансконтинентальной магистрали «Лиссабон – Шанхай».

Отличительные характеристики альтернативного проекта «Магистраль-ЕВРАЗИЯ»:

1. Новое направление предусматривает проход трассы только через четыре границы (в Южном варианте — восемь).
2. Паромная переправа через Каспийское море, предусмотренная в Южном направлении, может быть значительным сдерживающим фактором, особенно в зимний период, когда каспийские штормы парализуют ее деятельность. Эта переправа будет объективно сдерживать скорость грузопотоков и приведет

Схема к Национальному проекту строительства и эксплуатации нового Шелкового пути на 2013–2020 гг.



Предлагаемая схема трансконтинентальной магистрали, вместе с новыми или действующими магистралями стран Средней Азии, позволит создать широкозахватную современную транспортную сеть для всех стран континента

к подорожанию перевозок. Новое направление полностью исключает влияние паромной переправы, поскольку проходит выше Каспийского моря по равнинной местности.

3. В Южном варианте магистраль почти полностью будет проходить по горной местности. Это очень усложняет и удорожает строительство и значительно затягивает сроки введения в эксплуатацию, поскольку нужно будет возводить большое количество инженерных сооружений. Это туннели, виадуки, мосты, подпорные стенки, противообвальные и противоселевые системы, дренажные системы; укрепление берегов горных речек с созданием противопаводковых аккумулирующих водохранилищ. Все это будет стоить больших денег, которых никто не даст. Главным аргументом против Южного варианта является то, что в этих условиях полностью исключается возможность строительства относительно прямой, для соблюдения высокого скоростного режима, скоростной железной дороги, а именно она будет основой новой транспортной комплексной «Магистраль-ЕВРАЗИЯ».

4. Южный вариант почти полностью проходит по сейсмоопасным территориям Кавказа, Средней Азии и Горного Китая, что требует при проектировании значительного усиления полотна магистрали и инженерных сооружений с расчетом на сейсмические характеристики территорий ее прохождения. Практически полностью Южный вариант проходит по каменистым грунтам, которые при строительстве требуют проведения большого количества взрывных работ. Работа с такими грунтами требует больше усилий и средств. Все это является причиной значительного удорожания проекта.

5. В новом варианте магистраль проходит в сейсмотеопасной зоне по относительно мягким грунтам, в равнинной местности.

Создание такой значительной трансконтинентальной транспортной магистрали, которая объединяет в себе автомобильный, железнодорожный, водный, трубопроводный

и кабельный виды транспорта, ориентировано на самые новые транспортные технологии перемещения грузов и пассажиров и, безусловно, интересует практически всех участников мирового транспортного рынка.

Транспортная сеть Европы и Китая уже практически создана и требует только модернизации и реконструкции отдельных участков.

Транспортные сети потенциальных стран-участниц (России, Казахстана, Украины) совершенно не отвечают современным требованиям к перевозкам и не могут принять такие объемы грузо- и пассажирооборота, которые прогнозируются на Евразийское направление в перспективе.

Ремонт и модернизация действующих автомагистралей и железных дорог под транспортные магистрали международного класса невозможны, поскольку все они строились в советские времена на основе давно уже устаревших технологий и нормативов, с низким качеством выполнения работ, не рассчитаны на увеличение нагрузки и скорости.

Существующие магистрали проходят через большое количество населенных пунктов, имеют закругления и перепады уровней, которые не отвечают европейским нормативам, 100% инженерных сооружений на них непригодны для эксплуатации и требуют замены.

Анализ ситуации и мировой опыт показывают, что значительно выгоднее строить новые магистрали по новым направлениям и нормативам с учетом дальнейшего развития транспортных средств, их возможностей по грузоподъемности и скоростям.

Проект «Магистраль-ЕВРАЗИЯ» предполагает строительство в одном землеотводе автомобильной магистрали и скоростной железной дороги с объединением инженерных сооружений, инфраструктуры, всех коммуникаций, что намного удешевляет проект по сравнению с отдельным строительством.

«Магистраль-ЕВРАЗИЯ» — это целостный комплекс основной магистральной и вспомогательных трасс. Она состоит из трех основных частей: 1. ЗАПАДНАЯ КОММУТИРУЮЩАЯ СИСТЕМА, в которую входит

80% транспортных коридоров Украины, законодательно принятых для выполнения:

- украинский участок Северной магистрали Балтика – Черное море (Гданьск – Варшава – Ягодин – Одесса – Керчь) от Ягодина до Хмельницкого, который собирает грузопотоки из Северной Европы;
- украинский участок Центрально-Европейской магистрали (Берлин – Вроцлав – Краков – Львов, коридор № 3) Краковец – Львов – Подгайцы, который собирает грузопотоки из Центральной Европы;
- украинский участок Южно-Европейской магистрали (Лиссабон – Триест – Киев) Косины – Ивано-Франковск – Тернополь – Хмельницкий – Винница, который собирает грузопотоки из Южной Европы (5-й коридор);
- магистраль Белгород – Харьков – Одесса – Рени, которая участком Рени – Одесса – Кировоград собирает грузопотоки с Балканского и Турецкого направлений, а участком Кировоград – Харьков – Белгород предоставляет выход на «Магистраль-ЕВРАЗИЯ» грузопотокам из России и Беларуси.

Таким образом, названные выше участки украинской национальной сети международных транспортных коридоров собирают грузо- и пассажиропотоки со всех транспортных направлений Европы и выводят их на Центральную магистраль. При обратном движении эти потоки разведутся на необходимые направления. Задействованная в «Магистраль-ЕВРАЗИЯ» часть украинских транспортных коридоров является коммутирующей системой для изменения направлений грузопотоков в обоих направлениях, что очень выгодно для Украины.

2. ЦЕНТРАЛЬНАЯ МАГИСТРАЛЬ, которая проходит от Винницы через Кировоград – Донецк – Луганск – Изварино, по территории России ниже Волгограда, пересекает границу Казахстана, проходит выше Каспийского моря, обходит с севера Аральское море, обходит зону

Байконура, проходити нижче озера Балхаш, пересікає китайську границю в районі міста Урумчі і далі — к Тихоокеанському побережжю. Ця магістраль являється головною частиною всієї магістралі і несе найбільшу навантаження. К ній підключаються місцеві транспортні магістралі.

### 3. ВОСТОЧНА КОМУТИРУЮЩА СИСТЕМА, котра планується на усунення китайської сторони і забезпечує транспортну зв'язь Тихоокеанського побережжя, Кореї, Японії і інших дальньовсхідних країн.

Вигідність і необхідність общої експлуатації вказаної магістралі допоможе швидше вирішувати різні суперечки між державами, не допускати зупинки руху, терпиміше відноситися один до одного, краще вивчити один одного для більш повного взаєморозуміння.

Світовий досвід показує, що там, де проходять нові транспортні магістралі, спостерігається значне зростання економічної активності, а прилеглі території отримують високу інвестиційну привабливість. Створення нових робочих місць сприяє покращенню соціально-політичної ситуації на прилеглих територіях, при цьому підвищується рівень благополуччя населення, зростає довіра до влади і рівень громадського спокою.

Смешані перевезення впевнено завоюють світове транспортне простір. Все більшу вагу в об'ємах товарообігу набувають контейнерні і контрейлерні перевезення, вигода яких уже всім відома і не підлягає сумніву. Проходження «Магістралі-ЄВРАЗІЯ» через великі судноплавні річки дозволить додатково привабити на нову магістраль вантажі з транспортних ареалів цих річок і зв'язаних з ними морських портів. Таким чином, вантажні потоки з портів Атлантики, Середземномор'я, Чорного і Каспійського морей через «Магістраль-ЄВРАЗІЯ» зможуть оперативно перекидатися к Тихоокеанському побережжю і в зворотному напрямку, що значно скоротить час перебування вантажів в дорозі.

Строительство сучасних грузоперевозочних терміналів, оснащених високотехнологічним обладнанням і програмним забезпеченням, особливо входження в міжнародну транспортно-логістичну систему, дозволить звести до мінімуму затримки при перевалці вантажів і проходженні таможених процедур.

Консолідовані перевезення дають толчок в розвитку науки і виробництва. Для змішаних перевезень будуть необхідні універсальні для всіх видів перевезень транспортні і тягові засоби.

В Україні для швидкісних залізничних доріг уже розроблені спеціальні більшогогрузні платформи для контейнерів і трейлерів, конструкція яких дозволяє швидко обробляти вантаж і рухатися з швидкістю понад 200 км/год.

Для розвитку автотуризму, який має величезний потенціал в Азії, буде актуально створення спеціальних платформ для легкового і автобусного транспорту в комплексі з пасажирськими вагонами. Автотуристи зможуть по швидкісній залізничній дорозі доїхати до пункту призначення, далі на автомобілі або автобусі відвідати цікаві місця, а після закінчення подорожі повернутися додому по залізничній дорозі. Це значно підвищить туристичну привабливість нових маршрутів і значно збільшить надходження в місцеві бюджети.

«Магістраль-ЄВРАЗІЯ» буде сприяти розвитку альтернативних джерел енергії. Створення ветросилової і геліостанцій дасть великий приріст енергетичним системам країн-учасниць і покритим практично всі енергетичні потреби магістралі. Днем ці системи будуть віддавати вироблену енергію в загальну мережу, а вночі — брати на освітлення і технологічні потреби магістралі по пільговим нічним тарифам, що значно скоротить експлуатаційні витрати магістралі і зменшить ціну послуг.

В екологічному плані швидкісні магістралі проектується за європейськими нормами, в яких

уділяється велика увага екологічним питанням. Проекти обов'язково враховують максимальне зменшення екологічного впливу на прилеглі території. Швидкісний рух сам по собі передбачає стабільну роботу двигунів транспортних засобів на таких магістралях, що дає зменшення на 30% шкідливих викидів в атмосферу. Зелений насаджений практично повністю нейтралізують і компенсують шкідливі викиди, дренажні системи повністю збирають стічні і технологічні води, проводять їх ефективну очистку.

Для України участь в будівництві «Магістралі-ЄВРАЗІЯ» дасть можливість побудувати близько 80% нових автомобільних магістралей, затверджених до будівництва Законом України «Про Генеральну схему планування території України», що дозволить мати не тільки високоскоростні залізничні дороги, але і швидкісні автомагістралі.

Таким чином, практично не втрачаючи грошей, а тільки відкривши свою, дуже вигідну в міжнародному транзитному відношенні територію і створивши максимально вигідні і захищені умови для інвесторів, Україна, відповідно до закону «Про державно-приватне партнерство», без витрат бюджету зможе отримати сучасні транспортні магістралі, великий приріст економічної діяльності в зоні впливу цих магістралей, різко підвищити інвестиційну привабливість прилеглих к магістралям територій, створити близько 2 мільйонів дуже потрібних для стабілізації внутрішньої ситуації нових робочих місць.

Міючи такі магістралі на своїй території і розгалужену транзитну транспортну систему, Україна зможе реально і де-факто інтегруватися в Європейське співдружство.

Реалізація цього проекту, в якому дуже зацікавлені всі країни континенту, значно підвищить політичний і економічний авторитет нашої країни, а уряд буде мати потужний політичний козырь в переговорах з країнами Європи. 