

[Главная](#) > Автомагистраль из Европы в Китай проходит через Швейцарию

## Автомагистраль из Европы в Китай проходит через Швейцарию| "L'autoroute de la Soie" passe par la Suisse

Автор: Надежда Сикорская, Берн, 9. 02. 2011.



"Эх, дороги..." Скоро ровное шоссе соединит Санкт-Петербург и Ляньюньган (© [www.europe-china.kz](http://www.europe-china.kz))

Швейцарские компании заинтересованы в самом активном участии в этом строительном «проекте века», проходящем через территории Казахстана, России и Китая. |  
Les sociétés suisses s'intéressent à la participation dans cet énorme projet qui passe à travers le Kazakhstan, la Russie et la Chine et vise à réduire la distance entre l'Asie et l'Europe.

Несколько дней назад корреспондент швейцарской газеты *Le Temps*, побывавший на презентации проекта «Западная Европа – Западный Китай», состоявшейся «на тридцатом этаже ультрасовременного небоскреба Астаны», поделился с читателями этого уважаемого издания некоторыми деталями грандиозной стройки. Однако, поскольку место в интернет-издании, в отличие от печатного, не ограничено, мы можем кое-что добавить к напечатанному.

История этого проекта, призванного стать ремейком знаменитого «Шелкового пути» с той разницей, что вместо верблюдов грузы будут перевозить грузовики,



начинается с 2005 года, когда в адрес Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева обратился Президент Республики Татарстан М.Ш. Шаймиев с предложением по формированию нового автодорожного маршрута Санкт-Петербург - Вологда - Кострома - Киров - Казань - Оренбург - граница Казахстана. Годом позже проект был обсужден с министром транспорта Российской Федерации И. Левитиным, а 22 сентября 2008 года в городе Актобе был подписан меморандум между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством транспорта Российской Федерации о сотрудничестве и развитии автомобильных дорог по маршруту "Санкт-Петербург-Казань-Оренбург-Актобе-Алматы-граница КНР". Еще через полгода, 16 апреля 2009 года, в Пекине был подписан соответствующий меморандум с китайскими коллегами, в результате чего будущая магистраль пробралась уже в глубь территории Китая. А 11 июня 2009 года к проекту официально присоединилась и Европейская Комиссия. (Тем, кому интересны все этапы развития проекта, смогут найти исчерпывающую информацию на отличном [сайте](#), созданном в Казахстане специально для его наблюдения за его развитием).

С тех пор к проекту подключился целый ряд финансовых партнеров, предоставивших ссуду, в общей сложности, на сумму 3,4 млрд. долларов США: Международный банк реконструкции и развития (2 125 млн. долларов, , это самый крупный займ в истории банка, выданный какой-либо стране), Азиатский банк развития (700 млн. долларов), Исламский банк развития (398 млн. долларов) и Европейский банк реконструкции и развития (180 млн.долларов). Кроме этого, проект поддерживали такие международные организации, как Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Организация экономического сотрудничества (ОЭС), Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ, штаб-квартира в Женеве), и Международный транспортный Коридор Европа - Кавказ - Азия (ТРАСЕКА).

Посмотрев ниже на карту, вы увидите, что будущая магистраль, или «коридор», почти прямой линией длиной в 8 445 км протянется по маршруту Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород - Казань - Оренбург - Актобе - Кызылорда - Шымкент - Тараз - Кордай - Алматы - Хоргос - Урумчи - Ланьчжоу - Чжэнчжоу - Ляньюньган. Из них 2 233 км трассы пройдут по территории Российской Федерации, 2 787 км - Республики Казахстан, 3 425 км - Китайской Народной Республики. Для реализации проекта в Казахстане, например, придется заасфальтировать или отремонтировать 2452 км пути, чтобы получить четырехполосное шоссе, достойное современного международного перевозчика.



Размах огромный, но ведь и ставки высоки, так как инициаторы проекта надеются «переманить» на новую магистраль большую часть грузов, перевозимых сегодня из Европы в Азии и обратно по морю и оцениваемых в 700 миллиардов долларов в год!

Как разъясняется на вышеупомянутом сайте, сквозные, высокого уровня шоссейные дороги, наличие качественного обслуживания на маршрутах прохода грузовых поездов, оборудование заправочных станций, а также минимальные заморочки с таможенными и другими службами на пути товаров должны обеспечить кратчайшие пути для китайских товаров на рынки стран Западной Европы, а с их стороны – поставки в КНР технологического и машинного оборудования, а также сырья. При этом наиболее выгодными с точки зрения денежных затрат и временных рамок финансовой отдачи от осуществления проекта считается именно направление из Западного Китая через государства Центральной Азии, а точнее - часть территории Казахстана на Алматы и Шымкент. Дальнейшее направление через территории России, Белоруссии на Польшу и далее на Германию и Францию должно обеспечить сокращение сроков доставки товаров между Западной Европой и Китаем примерно в 3,5 раза.

Если при использовании морского коридора время в пути товаров с Дальнего Востока составляет примерно 45 суток, то по железной дороге Транссиба, идущей через российскую территорию, – всего 15 дней, а посредством транзитного транспортного коридора через Казахстан и Россию – только 10 суток. При этом доставка товаров по участкам Китай - Центральная Азия, и Китай - Россия будет осуществляться еще быстрее.

«Заморочки» с таможней – проблема очень существенная. Как рассказал газете *Le Temps* швейцарец Мартин Марти, возглавляющий Международный союз автомобильного транспорта,



в сентябре 2010 года эта организация предприняла на свой страх и риск первый «пробег» по возрождающемуся в асфальте «Шелковому пути», отправив по нему караван грузовиков. В результате, 40% времени ушло на разбирательства с таможенными службами! По мнению специалистов, правительства и России, и Казахстана, активно стремящихся к членству в Всемирной торговой организации, в первую очередь заинтересованы в устранении этих досадных помех.



Компании шести европейских стран уже участвуют в реализации проекта, не отстают и швейцарцы. Как сообщили Нашей Газете.ch в посольстве Казахстана в Берне, это дипломатическое представительство, в целях привлечения передовых технологий в Казахстан, проводит планомерную работу со швейцарскими компаниями, производителями дорожной строительной техники. В частности, состоялись встречи Посла Республики Казахстан в Швейцарии М. Тлеуберди с Ульрихом Мейером, руководителем холдинга Ammann Group, крупнейшего производителя высококласной техники и установок для производства асфальта. Компания основана в 1869 году и остается семейным предприятием. Холдинг имеет свои представительства в 20 странах мира, в том числе с 2008 г. и в Казахстане. По словам представителя посольства, «группа компаний Ammann заинтересована в освоении рынка Казахстана. В настоящее время холдинг прорабатывает участие в нескольких проектах, в частности, по поставкам техники для строительства автодорожного транзитного коридора Западная Европа – Западный Китай».

Интересно, что в процессе реализации проекта, который должен быть завершен к концу 2012 года, делаются открытия, никак не связанные с экономикой. Дело в том, что одним из требований к строителям коридора «Западная Европа-Западный Китай» является сохранение исторических и культурных памятников, представляющих научную и художественную ценность.

А это значит, что приступать к работам строители могут только после получения археологической экспертизы и заключения договоров. И вот, в ходе исследовательских работ, проведенные только в окрестностях Шымкента, были обнаружены десять археологических памятников! В их числе - древнее поселение Хурлуг, средневековый комплекс Рибадз площадью в три гектара, четыре захоронения и два более поздних поселения. По предварительным заключениям ученых-археологов, они представляет собой большую историческую ценность и построены не менее чем две тысячи лет назад.

Очень хочется надеяться, что сотрудникам нашей редакции удастся когда-нибудь прокатиться по новой магистрали и поделиться живыми впечатлениями от увиденного.

(Все иллюстрации к этой статье позаимствованы с сайта [www.europe-china.kz](http://www.europe-china.kz))



## Добавить комментарий

Пожалуйста, [войдите](#) или [зарегистрируйтесь](#) , чтобы отправить комментарий