

06.10.2025

Владимир Цыганов: "Никакие санкции не остановят развитие МТК"

На недавнем саммите ШОС в Тяньцзине Владимир Путин и Си Цзиньпин говорили о мегапроекте, который способен изменить привычную карту транспортных связей Евразии. Речь идёт о прокладке высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) «Москва — Пекин». С просьбой прокомментировать это событие и рассказать о других проектах МТК редакция BM.Moscow Foresight обратилась к Владимиру Цыганову, заведующему Московским отделом Института проблем транспорта РАН, главному научному сотруднику Института проблем управления РАН.

— Мало кто знает о том, что впервые с идеей строительства ВСМ между нашими странами в 2015 году выступила Российская академия наук, — отмечает эксперт. — Ряд крупных учёных РАН вместе с руководством ОАО «РЖД» выдвинули идею реализации мегапроекта «Единая Евразия: Трансъевразийский пояс развития — Интегральная евразийская транспортная система». Центральным элементом этого мегапроекта должна была стать ВСМ из Европейской части России на Дальний Восток. Этой ВСМ отводилось важное место в процессе комплексного освоения территории России на основе транспортных коридоров. Сама магистраль, по задумке авторов проекта, должна быть проложена до границы с Китаем. На саммите ШОС идея прокладки ВСМ «Москва — Пекин» получила второе дыхание.

В российскую столицу поступает много проектов и предложений по строительству международных транспортных коридоров, но все они требуют серьёзной проработки специалистами. Хотя интересных предложений Москва получает немало.

Так, например, губернатор Кемеровской области **Сергей Цивилёв** вынашивает мечту построить железную дорогу длиною около 600 км, которая дала бы прямой выход в западные провинции Китая. Дело в том, что между границей России с Казахстаном с одной стороны и границей России с Монголией — с другой, есть участок границы с Китаем. Через него можно было бы построить железную дорогу к станции Урумчи и по этой магистрали поставлять кузбасский уголь в КНР.

Однако для реализации предложения кемеровского губернатора необходимо решить несколько проблем. Во-первых, Китай не воспринимает инициативы, которые противоречат концепции «Один пояс — один путь», а кемеровчане предлагают строить меридиональную дорогу.

Здесь надо понять важную вещь: традиционно китайцы мыслят категориями так называемых «широтных транспортных коридоров», которые тянутся с Востока на Запад и обратно в рамках концепции Великого шёлкового пути «Один пояс — один путь». А вот на строительство меридиональных транспортных коридоров, идущих с Севера на Юг, китайцы не настроены, полагая, что они им не очень-то нужны. Поэтому в Пекине не проявляют желания финансировать проект **Сергея Цивилёва.**

Во-вторых, чтобы с нашей стороны дойти до границы с Китаем, надо прокладывать железную дорогу через горы. А это значит, что придётся пробивать множество тоннелей. Поэтому разные компетентные инстанции пишут отрицательные отзывы о кемеровском проекте.

— В Тяньцзине руководители России и Китая уделили большое внимание развитию трубопроводного транспорта. Принято, в частности, решение возобновить строительство газопровода «Сила Сибири — 2» через территорию Монголии. Как оценивают этот проект специалисты?

— Именно возвращение к проекту «Сила Сибири — 2» стало главным экономическим событием саммита ШОС. Замечу, что трубопровод «Сила Сибири — 1» базировался на газовых месторождениях Восточной Сибири, которые нужно было доразведывать и обустраивать. Из-за этого проект потребовал очень больших капвложений. Новый трубопровод базируется на уже разведанных запасах газа на Ямале, поэтому его строительство обойдётся дешевле.



— Но ведь известно, что до последнего времени Пекин оттягивал принятие решения о начале строительства «Силы Сибири — 2», заявляя, что китайской экономике не нужно столько природного газа…

— Китай создал крупнейшую экономику на планете и продолжает активно развивать своё производство. Поэтому, конечно, предприятиям КНР нужно больше энергии и топлива, в том числе газа. Сегодня КНР импортирует порядка 176 млрд куб. м газа в год. До 60% из них составляют поставки сжиженного природного газа (СПГ) из Азии, в основном из стран Персидского залива.

Однако в условиях турбулентности в международных отношениях, Китаю недальновидно опираться только на эти поставки СПГ. В любой момент корабли ВМФ США могут перекрыть Китаю движение по этому маршруту. И как это повлияет на экономику Поднебесной, особенно если вспыхнет какой-то международный военный конфликт?

Кроме того, раньше в Пекине заявляли, что проект «Сила Сибири — 2» противоречит самой концепции широтных транспортных коридоров «Один пояс — один путь».

Сейчас, когда обстановка в мире заметно осложнилась, задуманный канал снабжения российским газом становится для Китая своего рода надёжной страховкой, гарантом снабжения стратегическим сырьём в условиях возможных экономических санкций и даже блокад.

Многолетние переговоры о запуске самого масштабного по мировым меркам проекта завершились подписанием в Тяньцзине меморандума между «Газпромом» и китайской компанией CNPC, с участием руководителей трёх стран, включая Монголию. Судя по всему, скоро начнётся проектирование и строительство «Силы Сибири — 2».

— Решено, кто будет строить новую ветку трубопровода?

— Пока нет контракта, не обнародована и стоимость проекта. Меморандум лишь закрепил намерение России и Китая строить газопровод «Сила Сибири — 2». Тем не менее можно предположить, что на российской территории трубопровод будет строить «Газпром» с той или иной поддержкой со стороны государства.

В любом случае, считают специалисты, на реализацию этого проекта уйдёт 5-7 лет. Хотя в Москве и Пекине понимают, что надо спешить. По мнению многих экспертов, США в ближайшей перспективе обязательно «займутся» Китаем. Не зря же истеблишмент США смирился с приходом к власти Д. Трампа, надеясь на решение вопроса с главным

конкурентом и идеологическим противником.

— Известна, хотя бы, длина планируемого газопровода?

— Смотря как считать. Общая его протяженность — около 6700 км, из которых 2700 км пройдут по Сибири до границы с Монголией. Для транзитного газопровода «Союз Восток» через Монголию потребуется проложить ещё 700-1500 км газовых труб. В самом Китае «Сила Сибири — 2», скорее всего, будет направлен в китайские провинции Внутренняя Монголия, Хэйлунцзян и другие.



— Насколько экономически выгоден России и Китаю запуск «Силы Сибири — 2»?

— Наращивание импорта трубопроводного газа из России позволит Китаю адаптироваться к растущему спросу на газ на мировом рынке, а также хеджировать риски недопоставок СПГ, которые усилились на фоне торговых войн и разворачивающегося противостояния США и КНР.

В случае ввода в строй «Силы Сибири — 2» мощностью 50 млрд куб. м газа в год, увеличения поставок по «Силе Сибири» с 38 млрд до 44 млрд куб. м в год и по «дальневосточному маршруту» с 10 млрд до 12 млрд куб. м, объём трубопроводных поставок газа из России в Китай может достигнуть 106 млрд куб. м газа в год. Это около половины китайского газового импорта в 2024 году.

Базой «Силы Сибири — 2» являются месторождения на Ямале, которые ранее служили основой для поставки газа в Европу. Речь идёт о менее востребованных сырьевых ресурсах, которые сегодня надо использовать. Поэтому строительство нового газопровода — очень хороший вариант для России.

С другой стороны, сжиженный природный газ (СПГ) с севера Западной Сибири по-прежнему закупает Франция, поставки продолжаются в Бельгию и другие страны Европы. Кроме того, недавно впервые три танкера с ямальским СПГ через Северный морской путь пришли в Шанхай. Таким образом, налаживается ещё один канал поставок российского газа в КНР. Для России это очень хорошая новость.

— Международный транспортный коридор «Север — Юг», который должен соединить Санкт-Петербург в России и Мумбаи в Индии, до сих пор не заработал на полную проектную мощность. Почему?

— Напомню, что соглашение о создании коридора подписали в Петербурге в 2000 году представители России, Индии и Ирана. Впоследствии к проекту присоединились более 12 стран, включая Армению, Азербайджан, Болгарию, Сирию, Турцию и Оман.

МТК «Север — Юг» представляет собой мультимодальный маршрут длиной более 7 тыс. км, который призван связать Санкт–Петербург с портами Ирана и Индии, составив конкуренцию трансферу грузов через Суэцкий канал.

Коридор разделяется при обходе Каспийского моря на западную и восточную ветви, а также включает в себя транскаспийский мультимодальный участок.

Поначалу более востребованной представлялась западная ветвь МТК. Участок дороги «Решт — Астара» иранцы решили провести ближе к берегу Каспия, а не прорубать тоннели в гористой местности на материке. Тем не менее иранцы довольно долго сопротивлялись этому варианту, считая, что, мол, если железную дорогу пустить вблизи берега, то это нарушит прибрежную природу и инфраструктуру. Сейчас там работы идут полным ходом.

Кроме того, развитию западного маршрута МТК мешают неналаженная система валютных взаиморасчётов и несогласованные нормы и правила пограничного и таможенного контроля.

— А как обстоят дела на восточном маршруте МТК «Север — Юг»?

— С 2022 года на этом маршруте активно работает «РЖД Логистика», дочерняя компания холдинга РЖД. Первый «пилотный» поезд «РЖД Логистика» шёл 34 дня от границы России через Казахстан и Туркмению до порта Бендер-Аббас, расположенного на юге Ирана на берегу Персидского залива. При этом перевозка субсидировалась этой компанией.

В 2025 году срок перевозки по данному маршруту сократился до 15 дней, а её стоимость уменьшилась в 2 раза. Сейчас по нему проходит 6-7 поездов в день. При таких темпах объём перевозок по итогам 2025 года может достичь 10 млн тонн. В связи с этим «РЖД Логистика» ожидает существенной прибыли от перевозок по восточному маршруту МТК. Доставленные в порт Бендер-Аббас товары перевозят в Индию, Северную Африку, Китай и даже Южную Корею.

Для дальнейшего сокращения сроков и стоимости транспортировки на восточном маршруте МТК «Север — Юг» важна скорость и бесшовность перевозок. Требуется единый электронный таможенный документ для перевозок из России в Иран через Казахстан и Туркмению. Нужно повысить качество обслуживания грузовладельцев. Например, в России грузоотправитель, будучи клиентом «РЖД Логистика», может в любой момент узнать, где находится его груз, ожидаемое время его прибытия к месту назначения и т.п. Такой сервис нужно обеспечить и на восточном маршруте.

Для решения этих и других вопросов в прошлом году Россия, Казахстан, Иран и Туркмения подписали дорожную карту по синхронному развитию потенциала восточного маршрута МТК «Север — Юг». Реализация данного документа, отмечают эксперты, к 2027 году позволит увеличить объём перевозок до 15 млн тонн в год, а к 2030 году — до 20 млн тонн.

— Откуда западные СМИ взяли, что МТК «Север — Юг» с индийского направления должен вот-вот свернуть к Африке?

— Официальные власти в Нью-Дели никогда не заявляли о своём выходе из проекта «Север — Юг». Наоборот, сегодня, когда США пытаются диктовать Индии, с кем дружить, и у кого покупать энергоресурсы, дальнейшее сотрудничество с Россией в рамках МТК «Север — Юг» только крепнет.

Вопрос о возможном продлении МТК рассматривался на саммите «Россия — Африка», который с успехом прошёл в июле 2023 год в Санкт-Петербурге. Об этом у нас мало писали, но известно, что по инициативе ряда африканских стран на форуме был представлен проект восстановления железнодорожного сообщения в рамках Трансафриканской железнодорожной магистрали. Президент России Владимир Путин говорил, что после полного запуска МТК обязательно встанет вопрос о продлении его маршрутов, появится возможность двигаться дальше. Но куда? Скажем, придётся перестраивать порт Бендер-Аббас, о котором я уже говорил. Те же зерно и удобрения можно будет перегружать на специальные суда и морем доставлять до африканских портов, связанных с железными дорогами, а затем — в страны континента.

Разумеется, это разговор на перспективу. Но уже сегодня Россия помогает в модернизации африканских железных дорог. И наши компании, бизнесмены и специалисты там уже работают, несмотря на жёсткие санкции со стороны Запада.

Сергей Крон.