

КНР на своем примере показывает, что глупо соединять путепроводом Сахалин и материк

Генеральный секретарь ЦК КПК Си Цзиньпин утром 23 октября официально объявил, что самый длинный в мире морской мост открыт для движения. Гигантский 55-километровый путепровод соединил материковую провинцию Гуандун, точнее город Чжухай, с двумя административными районами – Гонконгом и Макао. Вообще-то госкорпорация China Communications Construction все основные работы завершила еще в июле 2017 года. Но потребовалось больше года, чтобы утрясти формальные пограничные вопросы, включая признание мега-моста китайской территорией с исключительной юрисдикцией КНР.

Дело в том, что за отсрочкой ввода моста в эксплуатацию отчетливо видны вашингтонские уши. И Гонконг, и Макао являются территориями прямых геополитических интересов США, несмотря на юридическое вхождение автономий в Китай. Как утверждает Госдеп, «в Гонконге насчитывается более 1 300 американских фирм, в том числе 726 региональных компаний, и живут около 85 000 американских граждан».

Гонконг является крупным экономическим партнером Америки, при этом у США сохраняется положительное сальдо. В 2017 году профицит торгового баланса составил \$32,6 млрд, в основном благодаря гонконгскому импорту американских самолетов и космических аппаратов, электрических машин, жемчуга, золота, алмазов, произведений искусства, мяса, фруктов и орехов.

Аналогичная картина наблюдается и в особых отношениях Соединенных Штатов с Макао. Американская мафия контролирует игорный и развлекательный бизнес автономии, с которым прямо или косвенно связано 70 % местного населения. В свою очередь Пекин через фирмы автономии владеет рядом стратегических компаний и банков США. Именно здесь идет наиболее жестокая и грязная борьба на экономическом фронте между двумя супердержавами.

И вот теперь эти две автономии, где традиционно велико влияние США, соединены с крупнейшей экономической провинцией материкового Китая – Гуандун, чей валовой

продукт в 2017 году достиг 8,99 трлн юаней (\$1,4 трлн, или 10,5 % ВВП КНР), причем темпы роста составили 7,5 %. Для сравнения: ВВП России оценивается в \$1,306 трлн, а Гонконга – \$0,35 трлн.

Между тем еще в 1999 году Америка приняла специальные законы о статусах этих автономий. Они, по сути, ограничивают контроль Пекина над своими же национальными регионами. Это все равно, что Вашингтон указывал бы Москве, какого губернатора поставить во главе Кубани или Чечни.

Собственно, именно поэтому в Южно-Китайском море «прописались» корабли ВМФ США. Американцы делают все, чтобы китайцы Гонконга и Макао не объединились с соотечественниками материковой родины. Для Вашингтона возведение 55-километрового путепровода было не меньшей костью в горле, чем стройка Крымского моста.

У-образная конструкция путепровода Гуандун – Гонконг – Макао в Южном Китае была построена за 7,5 года, затраты составили 126,9 млрд юаней (около \$18,3 млрд). Объем работ был гигантский. Китайские строители возвели три вантовых моста, проложили один подводный туннель длиной 6,7 км для беспрепятственного прохода океанских кораблей и соорудили два искусственных соединительных острова. Пропускная способность путепровода ограничена 9 200 автомобилями в день, но, по информации ряда западных источников, эта планка сегодня пока еще снижена.

В общей сложности в проекте было использовано 420 000 тонн стали. Как утверждают китайские инженеры, мост рассчитан на 120-летний срок службы, тогда как большинство крупных морских аналогов ограничены 100 годами эксплуатации. Сооружение, к слову, прошло естественное испытание супертайфуном «Манхут» и выдержало максимальную скорость ветра 160 км в час.

Что касается «защиты от людей», то китайцы оснастили мегамост самыми разными умными системами безопасности, включая те, которые «борются с сонливостью водителей». Специальные камеры будут наблюдать за каждым водителем: если тот, к примеру, зевнет три раза, патрули непременно остановят его.

В целом реакция англосаксонских СМИ на победную речь Си носит отрицательные оттенки. В частности, BBC News Chinese поспешила назвать китайский путепровод «мостом смерти» из-за гибели 9 рабочих во время строительства, а также «белым слоном», который никогда не окупится.

А гонконгское отделение Всемирного фонда природы утверждает, что проект прогнал из акватории дельфинов, мол, «в настоящее время они отсутствуют в водах у моста». Однако в течение периода строительства было зарегистрировано в общей сложности появление 2 367 дельфинов, при этом о травмах или гибели животных не сообщалось. Местные рыбаки заявили, что работы не оказали большого влияния на жизнь млекопитающих.

С вводом в эксплуатацию мегамоста добраться от города Чжухай до Гонконга можно за полчаса, тогда как ранее требовалось 90 минут путешествия по морю на пароме, и то только в хорошую погоду. Таким образом, можно говорить об образовании гигантской агломерации с населением 68 млн человек. В ее состав, помимо Гонконга, Макао и Чжухая, вошло еще восемь крупных городов в дельте Жемчужной реки.

Расчеты пекинских экономистов показывают, что общий эффект от проекта превысит 10 трлн юаней, поэтому нет смысла считать прямую выгоду, которая оценивается \$86 млн в год за счет пошлин и платы за транзит. Добавим, эксплуатанту обслуживание и охрана моста обойдутся \$30 млн в год.

Естественно, что ввод путепровода Гуандун – Гонконг – Макао вызвал вторичный интерес и к Крымскому мосту: дескать, насколько китайцы эффективнее русских? Отметим, что всезнающие западные СМИ оценили строительство нашего 19 километрового автомобильного перехода с 227-метровой аркой в \$3,7 млрд (с ж/д мостом – \$7,5 млрд). Речь идет о сумме, сопоставимой с инвестициями КНР в свой проект, если пересчитать на единицу объема выполненных работ.

Российская стройка, кстати, тоже велась далеко не в простых условиях, поскольку Керченский пролив зажат между двумя горными хребтами, вследствие чего подвергается ураганными ветрами. Проблем строителям добавило и сложное илистое дно. В то же время РФ еще ни разу не пробивала многокилометровые морские туннели и не обустроивала крупные искусственные острова. В этом плане китайцы обладают более высокими технологическими компетенциями.

Отметим, что опыт строительства мегамоста в Поднебесной показывает, что такие гигантские проекты оправданы в случае образования мощных экономических агломераций. Поэтому, к слову, строительство Сахалинского моста вообще противоречит здравому смыслу. В конце концов 68 миллионов китайцев в дельте Жемчужной реки многие годы пользовались паромными переправами, и ничего – вполне себе процветали.

(www.svpressa.ru)