



Андрей Кряжев,  
ООО «Строймакс», руководитель проекта,  
Некоммерческое партнерство  
«Гильдия экспедиторов»,  
советник президента

# ЕЩЕ ОДНО 100-ЛЕТИЕ ТРАНССИБА

## Как на 500 км приблизить Тихий океан к национальным экспортерам

### Часть II

Неистребима наша любовь к круглым датам... Иногда это чувство побеждает в борьбе не только с историческими фактами, но и со здравым смыслом, не говоря уже о реализации научного подхода – анализа, выводов и предложений.

Прошло 100 лет. Идея «...соединить обильные дары природы сибирских областей с сетью внутренних рельсовых сообщений» работает. Благодаря Транссибу возникли города, промышленные центры и не только в России, но и на КВЖД – таким стал 10-миллионный Харбин. Уже в советское время перегруженную железнодорожную систему Сибири и Дальнего Востока вынуждены были дополнить БАМом.

В то же время если на всем протяжении Транссиба основная задача магистрали – обеспечить транспортную доступность ресурсов и промышленных центров, то от Хабаровска – кратчайший выход к морским портам. И если верно утверждение, что «Транспортная система России является важнейшей составной частью производственной инфраструктуры...»<sup>1</sup>, очевидна целесообразность альтернативы 900-километрового пути от Хабаровска на Владивосток/Находку



в виде кратчайшего (не более 400 км) выхода к Тихоокеанскому побережью: экономическая эффективность для грузоотправителей на 500 км ближе (для сведения, средняя дальность железнодорожной перевозки в Германии – около 300 км), на 2 суток быстрее, на 350 руб./т ниже транспортные издержки. А это весьма существенные факторы обеспечения конкурентоспо-

собности национальных производителей на рынках стран АТР!

То, что было оправданно 100 лет назад наличием Русско-Китайской конвенции 1898 года, когда Россия получила в аренду на 25 лет Люйшунь (Порт-Артур) и Далянь (Дальний) с прилегающим водным и территориальным (Ляодунский полуостров) пространством, и порта Владивос-

<sup>1</sup> Официальный сайт Министерства транспорта Российской Федерации, [http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION\\_ID=2203](http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2203).

ток, сегодня требует новых подходов. Может быть, стоит задуматься о реконструкции отдельных элементов транспортной системы России и в интересах производителей, а не только перевозчиков?

Следует учитывать, что с 1928 по 2010 год на данном направлении существовала ведомственная Оборская железная дорога (рис. 1) Кругликово (станция примыкания на Транссибе) – Сукпай. От ее конечной точки до Тихоокеанского побережья по прямой порядка 170 км.

Управление дороги и локомотивное депо находились в пос. Обор Лазовского района Приморского края. Примыкание к железнодорожной инфраструктуре общего пользования осуществлялось по ст. Кругликово Дальневосточной железной дороги. Заканчивалась дорога в пос. Сукпай.

Протяженность линии Кругликово–Сукпай составляла 158 км. Действовали также боковые ветки Обор–Ороченская (41 км), Сидима–Мухен (12 км). Лесоматериалы, перевозимые по Оборской железной дороге, на станции Кругликово перегружались из ведомственных вагонов в подвижной состав парка МПС/ОАО «РЖД».

Пассажирское движение по маршрутам Кругликово–Мухен и Кругликово–Сукпай было отменено в 1993 году, последний грузовой поезд прошел по Оборской железной дороге 8 марта 2009 года. В 2010 году дорога была полностью разобрана.

Напрашивается вывод либо о том, что Российская Федерация – чрезвычайно богатая страна, если может себе позволить разобрать на металлолом 158 км железной дороги на маршруте кратчайшего железнодорожного хода к морскому побережью для 50 млн тонн грузов в год, либо об отсутствии стратегического взгляда на развитие национальной транспортной системы как «важнейшей составной части производственной инфраструктуры».

Справедливости ради стоит отметить, что ранее в планах ОАО «РЖД» по развитию сети железных дорог строительство линии Кругликово–Самарга присутствовало<sup>2</sup>, но затем, видимо, после осознания того, что интересы моно-

<sup>2</sup> Выступление старшего вице-президента ОАО «РЖД» Б.М. Лapidуса «Стратегия развития железнодорожного транспорта и постановка системы корпоративного управления», Санкт-Петербург, 22 ноября 2008 г.



Рисунок 1. Схема Оборской железной дороги

полии и грузовладельцев кардинально расходятся, благополучно отсюда исчезло (в отличие от сомнительного назначения дублера/«рокады» Селихин–Сергеевка).

Но, как известно, рукописи не горят, а уж в век информационных технологий в недрах все помнящего Интернета следы, разумеется, остались (см. рис. 2).

Странно, что эти изменения остались без внимания Минтранса России. Может быть, потому, что в результате последовательных структурных преобразований из организационно-штатной структуры ведомства исчезли такие термины, как «логистика», «транспортные коридоры», и это просто некому замечать?

Без сомнения, на фоне таких проектов развития транспортной инфраструктуры, как Никарагуанский и Суэцкий каналы, железнодорожные тоннели под Ла-Маншем и Босфо-

ром, путепровод Гонконг–Макао, железная дорога на Аравийском полуострове протяженностью 1200 км (которую, кстати, собиралось строить ОАО «РЖД»), строительство линии Кругликово–Самарга (Нельма?) не выглядит неразрешимой задачей, тем более с учетом использования (полностью или частично) трассы Оборской железной дороги.

Сравнение реальных темпов строительства железных дорог в старой и новой российской истории, несмотря на заявленное планов громадьё (рис. 3), демонстрирует очевидную слабость потомков по отношению к великим дедам и прадедам:

- Российская империя (Транссиб, КВЖД и др.) – до 1500 км в год;
- СССР (общая протяженность железнодорожной сети к 1917 году составляла 70,3 тыс. км, к 1992 году – 87,5 тыс. км) – в среднем 230 км в год без уче-

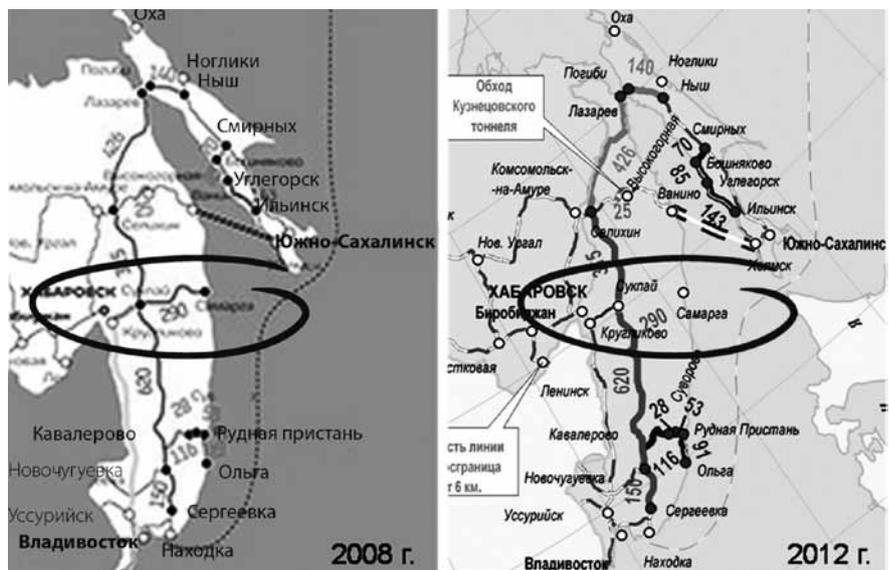


Рисунок 2. Схемы развития сети железных дорог в Приморье



Рисунок 3. Перспективная топология развития железнодорожного транспорта до 2030 г.

та разрушений и восстановления в период боевых действий Гражданской и Великой Отечественной войн;

- РФ – (по данным ОАО «РЖД» эксплуатационная длина железных дорог: 1992 год – 87,5 тыс. км, 2003 год – 85,4 тыс. км, 2015 год – 85,2 тыс. км – сокращение на 2,3 тыс. км) – в среднем минус 100 км в год.

При сохранении данной тенденции у современного поколения железнодорожников есть перспективы оставить след в истории разве что статистикой создания и устранения узких мест (участков с исчерпанной пропускной способностью), протяженность которых, несмотря на впечатляющие мас-

штабы инвестпрограммы ОАО «РЖД», в последнее время стабильно растет (2010 год – 5,5 тыс. км, 2014 год – 10,2, прогноз ИЭРТ на период 2015–2020 г. – 21,2).

Объективности ради нельзя не отметить, что сквозное круглогодичное автомобильное сообщение дорожной сети Дальнего Востока с опорной сетью дорог России впервые за всю историю страны появилось только на пороге второго десятилетия XXI века с вводом автотрассы Чита–Хабаровск.

Нет сомнения в том, что все отраженное на рис. 3 крайне важно и нужно, следуя методологии социалистического реализма, стоит выделить приоритеты развития сети желез-

ных дорог (куда, по мнению автора, должны войти линия Кругликово–Сукпай–припортовая станция и морской порт), реализация которых уже в краткосрочной перспективе даст ощутимый эффект национальной экономике и не только неосязаемый мультипликативный или синергетический? Тем более что по меркам Российской империи работы здесь не более чем на полгода, по меркам СССР – на полтора, а с учетом 100-летней эволюции технологий изыскательских, проектных и строительных работ?

Правовую основу эффективной реализации проекта могли бы составить положения федерального закона от 13.07.2015 № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве...» (если



Рисунок 4. Проекты железнодорожных паромов КБ «Вымпел»

забыть о печальном опыте «золотого звена»), при этом публичный партнер существенно экономит на затратах, связанных с устранением узких мест на участках Хабаровск–Находка и Хабаровск–Комсомольск-на-Амуре–Ванино.

При формировании портовой инфраструктуры целесообразно рассмотреть потенциал железнодорожно-паромного сообщения, что позволит сократить сроки ввода в эксплуатацию портовых мощностей, а также за счет снижения уровня стивидорных издержек обеспечить дополнительный рост конкурентоспособности экспортной продукции и сырья (особенно при корреспонденции в страны АТР). Заслуживают внимания проектные предложения Нижегородского КБ «Вымпел», разработавшего еще в начале 2000-х годов (с учетом 40-летнего опыта эксплуатации железнодорожно-паромной переправы на Сахалин, перевозившей на судах дедвейтом не более 3 тыс. тонн до 5,8 млн тонн грузов в год – 1988 г.) линейку универсальных морских паромов вместимостью в диапазоне 180–410 условных вагонов для различных акваторий и условий плавания (рис. 4).

При реализации данной схемы грузопотоков справедливо возникает вопрос загрузки действующих портовых мощностей Владивостока и Находки. Очевидно, что исторически сложившаяся схема железнодорожного путевого развития в транспортном узле Владивостока и соответствующая топология и структура портовых мощностей в пределах городской черты не выдерживают никакой критики с позиций современных требований к технологии стивидорных и перевозочных процессов, они несовместимы со стандартами градостроительного развития и реализацией потенциала города как регионального культурного, образовательного и туристического (в том числе круизного) центра.

Уместно вспомнить, что в рамках конференции по интермодальным перевозкам в Северо-Восточной Азии, состоявшейся еще в декабре 2011 года в Харбине (в которой принимал участие и автор этой статьи), китайские власти заявили о заинтересованности в кратчайшем для производителей провинций Хэйлуцзян, Гири и Внутренняя Монголия выходе к тихоокеанскому побережью и рассматривают портовые мощности Находки как часть такого маршрута, в частности по

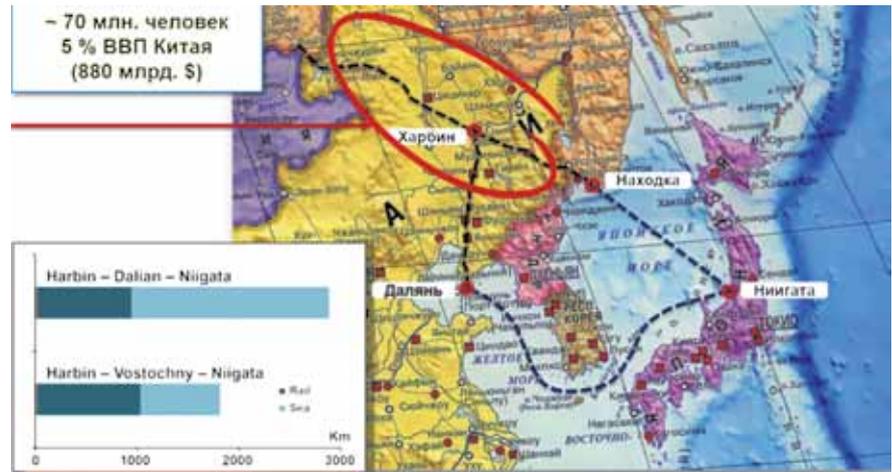


Рисунок 5. Схема маршрутов комбинированных перевозок в сообщении Харбин–Ниигата

перевозке 300 тыс. ДФЭ в год из Харбина в Ниигату (рис. 5).

Позднее эти инициативы трансформировались в совместные планы по созданию МТК «Приморье-1». Очевидно, что функционирование данного коридора преимущественно в автомобильном варианте требует значительных государственных капиталовложений и эксплуатационных затрат на строительство и содержание дорожной инфраструктуры, а реальная работа наиболее эффективной железнодорожной составляющей немыслима без отклонения части грузопотоков Транссиба.

Следует учитывать также появляющиеся возможности для сглаживания последствий дисбаланса структуры национального экспорта/импорта в отношении контейнерных перевозок, доставки в центральную часть России через КВЖД продукции дальневосточного рыбохозяйственного комплекса (на 1100 км ближе, на 3 суток быстрее, разгрузка хода Чита–Хабаровск–Уссурийск), организации высокоскоростного пассажирского сообщения на маршрутах Хабаровск–Владивосток, Харбин–Владивосток. Важно, чтобы данная транспортная интеграция рассматривалась в контексте развития экспорта транспортных (перевозочных и стивидорных) услуг в регионе Северо-Восточной Азии.

В своей стране стабильно снижается эксплуатационная длина железных дорог, зашкаливает уровень логистических издержек в экономике (в логистическом рейтинге балансируем между Эквадором и Намибией), зато реализуются проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры

в Армении, Австрии, Индонезии (где, о чудо, не имеющее аналогов в мировой практике, по мнению Минпромторга России и ОАО «РЖД», проект строительства железной дороги на о. Калимантан окупится за 6 лет перевозками угля и пальмового масла!) Иране, КНДР, Монголии, Сербии, Словакии и др. Понимаю, это геостратегические интересы, в результате реализации которых мы поднимаем конкурентоспособность чужих экономик за счет своего ФНБ. Но почему-то опять приходят в голову исторические параллели – КВЖД, множество примеров «братской помощи» со стороны СССР, в новейшей истории – железнодорожный проект в Ливии, порт Раджин с подходами, новейшие локомотивы, практически в полном составе угодившие в программу импортозамещения и др.

Неужели недостаточно исторических уроков о тяжести последствий решений, когда внешнеполитические стратегии определяли приоритеты внутренней экономической политики?

Не кажется ли нам, что разумнее было бы отложить (хотя бы в санкционно-кризисное время) высокорискованные внешние инвестиции и сосредоточить усилия на решении собственных актуальных транспортных проблем?

А учитывая зависимость национального бюджета от экспорта сырья, не следует ли отнести к числу безусловных геостратегических приоритетов повышение эффективности транспортной системы в интересах укрепления рыночных позиций отечественных экспортеров?