

РАСКИНУТЬ СЕТЬ

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В СТРАНАХ АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА — ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ ТЕМ, КОТОРЫЕ ВЫНОСЯТСЯ НА НЫНЕШНИЙ САММИТ. ЭКОНОМИКИ СТРАН — УЧАСТНИЦ АТЭС СТАВЯТ ПЕРЕД СОБОЙ ЦЕЛЬ ДО 2015 ГОДА НА 10% УВЕЛИЧИТЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ РЕГИОНАЛЬНЫХ СХЕМ ТРАНСПОРТИРОВКИ ТОВАРОВ. РОССИЯ, И В ЧАСТНОСТИ ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА, МОГЛА БЫ СЫГРАТЬ ЗАМЕТНУЮ РОЛЬ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ТРАНЗИТА, ОДНАКО ПОКА ВСЕ ЕЕ РЕЗЕРВЫ ЗАДЕЙСТВОВАНЫ ГЛАВНЫМ ОБРАЗОМ НА ВЫВОЗ СЫРЬЯ ЗА ГРАНИЦУ.

ПАВЕЛ УСОВ

ПОТЕРЯННЫЙ ТРАНЗИТ В начале августа в Санкт-Петербурге прошла встреча министров транспорта стран — участниц АТЭС. Ее итогом стало соглашение о создании условий для оптимального развития транспортных систем, обеспечивающих экономический рост в АТР. «Создание оптимальной структуры для транспорта и логистических связей воспринимается в АТЭС как ключевой фактор интеграции, — заявил глава Минтранса РФ Максим Соколов. — В условиях высоких темпов экономического роста устойчивость и надежность цепочек поставок имеет первостепенное значение для экономической и продовольственной безопасности в регионе».

Позиции России в обеспечении таких связей среди государств АТР пока невелики. Например, суммарный контейнерооборот стран Северо-Восточной Азии оценивается в 100-150 млн TEU (контейнеров в 20-футовом исчислении) в год. Доля в нем РФ — меньше 1%. «Если бы российская транспортная система заняла хотя бы 7-8% рынка, это бы ежегодно приносило ей \$10-15 млрд, — подсчитали в департаменте промышленности и транспорта Приморья. — Тем более географическое расположение и наличие потенциальных международных транспортных коридоров «Приморье-1» (Суйфэньхэ — Гродеково — порт Владивосток/Восточный/Находка — порты юга Китая) и «Приморье-2» (Хунчунь — Краскино/Махалино — порт Зарубино — порты АТР) дают нашему региону возможности в обслуживании транзита из Южной Кореи, Японии и Китая».

Однако потенциал транспортной системы Дальнего Востока в большинстве своем сегодня занят обслуживанием экспорта российского сырья. «В советский период транзита было много. Но мы его, по сути, потеряли, — рассказывает первый заместитель главы администрации Находкинского городского округа Борис Гладких. — Сегодня основная масса контейнеров с транзитным грузом следует морем через Суэцкий канал, хотя это и дольше, чем по Транссибу. Причины — негибкая таможенная политика, высокие ставки на услуги порта, перевозки по железной дороге. Морской фрахт в 2-2,5 раза ниже железнодорожных тарифов, конкурировать при таком раскладе с судоходными линиями просто нереально».

Заместитель гендиректора по коммерческой работе ОАО «Морской порт в бухте Троицы» (Зарубино) Ярослав Стельмащук согласен с тем, что несовершенство таможенного законодательства в части оформления транзита является одним из главных препятствий в привлечении грузопотока. «Как при-

мер, один из наших партнеров организовал три пробные отправки контейнеров из Китая в Японию через территорию Приморья. В двух случаях таможня произвела 100%-ный досмотр груза, в результате чего была нарушена его упаковка. В итоге японская сторона отказалась от услуг приморской компании, российский транзитному потенциалу был нанесен большой ущерб», — резюмировал менеджер. Впрочем, по его словам, определенные шаги государство делает. Например, большие вложения направлены в инфраструктуру Приморья в рамках проведения саммита АТЭС-2012. В том числе модернизированы автомобильные пункты пропуска в Краскино и Пограничном. Планируется восстановление железнодорожного погранперехода Махалино — Хунчунь. В Краскино будет первый на Дальнем Востоке и Сибири пограничный пункт пропуска с обслуживанием легкового автотранспорта. Пропускная способность погранперехода — 250 автомобилей в сутки (50 легковых, 50 автобусов и 150 единиц грузового автотранспорта). Здесь запроектировано десять полос движения, по пять на российское и китайское направление. На всех полосах размещены специальные ямы для проведения осмотра транспортных средств.

УКРЕПЛЯЯ ТЫЛ Для привлечения перспективных грузопотоков необходимы и крупные терминалы. В качестве возможных портов-хабов рассматривалась территория вблизи Зарубино, в бухте Троица, и в районе порта Восточный. Власти Приморья в течение нескольких лет активно лоббировали идею организации в Восточном особой портовой экономической зоны. ОЗЗ нет, но сегодня на базе этого порта рассматривается организация дополнительных мощностей по перевалке на экспорт угля и нефтеналивных грузов.

Не стоит сбрасывать со счетов и Владивостокский узел, который в прошлом году переработал около 12 млн т грузов. «В частности, ОАО «Владивостокский морской торговый порт» реализует программу своего развития, хотя и не такими темпами, как это планировалось в начале 2000-х. Компания изыскивает возможности расширения площадей специализированных терминалов, обновляет выгрузочные, складские мощности и весьма активно работает с контейнерами, автотехникой, оборудованием. К саммиту АТЭС там появятся новые причалы», — говорит председатель законодательного собрания Приморского края Виктор Горчаков.

При всей необходимости расширения транспортной инфраструктуры во Владивостоке особенно остро стоит проблема чрезмерной нагрузки от транс-

портной, логистической системы на городскую среду. К примеру, мэрия неоднократно принимала решения о запрете проезда тяжелых грузовых машин из порта по краевому центру в дневное время. И, несмотря на колоссальные финансовые вливания в подготовку Владивостока к саммиту, автодорожная сеть в самом городе остается проблемным участком из-за большого потока машин. «Строить новые дороги, тоннели — свободной территории нет. Сносить жилые дома, переселять людей — вряд ли кто пойдет на такие издержки. В городе даже убрали трамваи, чтобы не сдерживать скорость движения автомобилей, но и это не спасает от пробок в часы пик», — подчеркнул господин Горчаков.

Ожидается, что часть транспортной нагрузки на подходах к краевому центру будет снята благодаря построенной к саммиту трассе Новый — Де-Фриз — Седанка по низководному мосту через Амурский залив. «Эта дорога хороша и с точки зрения создания тылового терминала вблизи поселка Новый. Идея неоднократно поднималась на координационном совете Владивостокского узла. Возможен поиск других площадок за пределами Владивостока для строительства «сухих портов» — это действительно может стать перспективным направлением на пути развития транспортной системы города», — отмечает Виктор Горчаков.

Примечательно, что площадка в районе поселка Новый (проект получил название Южный приморский терминал) расположена на стыке автомобильной и железной дорог. В этом же районе находится и аэропорт Кневичи, который в перспективе сможет стать авиахабом и замкнуть на себя определенную часть грузопотока. Создание Южного приморского терминала предусматривает помимо складских комплексов, погрузочно-разгрузочных площадок строительство железнодорожных подходов и сортировочной станции. Станция пропускной способностью 22,6 млн т в год должна сконцентрировать значительную часть работы Владивостокского транспортного узла, став местом формирования маршрутных поездов. При этом она могла бы производить обработку грузопотока не только назначением на Владивосток, но и в другие порты Приморья: Восточный, Посыет, Зарубино, а также железнодорожные погранпереходы Хасан — Туманган и Гродеково — Суйфэньхэ.

Помимо строительства новых терминалов требуют модернизации и уже существующие. По словам начальника отдела станций и узлов ОАО «Дальгипротранс» Виктора Губкевича, необходимо дальнейшее развитие железнодорожной станции Смольяниново с открытием новых приемо-отправочных и

транзитных парков. Путевое развитие станции, где производится размен электровозов (здесь расположено локомотивное депо, пункт технического обслуживания локомотивов), в условиях возросшего грузопотока стало узким местом на подходах к местам массовой выгрузки.

Тем более, рассуждает эксперт, в порту Восточный планируется построить мощный углерегрузочный комплекс — на территории так называемого четвертого районного парка. Его перерабатывающая способность — до 23 млн т ежегодно. «Соответственно, эти объемы возьмут железнодорожники, что потребует развития железнодорожной составляющей на направлении Уссурийск — Смольяниново — Находка», — говорит Виктор Губкевич.

Как рассказал начальник Дальневосточной дирекции инфраструктуры ДВЖД Сергей Максимцев, усиление этого железнодорожного участка ведется не первый год. И в этом году практически весь четный путь (в восточном направлении) между станцией Угловая и Находкой будет уложен на железобетонных шпалах, что позволит беспрепятственно использовать технологию вождения поездов повышенной массы и длины, а это увеличит провозную способность железной дороги.

Всего же с 2003 по 2011 год ОАО РЖД в развитие инфраструктуры в пределах Приморского края направило свыше 42 млрд руб. Средства в том числе пошли на обновление подвижного состава — был полностью заменен парк локомотивного депо Смольяниново на электровозы нового поколения.

И все же пропускных способностей Транссибу сегодня не хватает. «Все резервы забрала «Транснефть» после запуска первой очереди трубопроводной системы ВСТО (в рамках которой от Сквородино до Козьмино по железной дороге перевозится в год около 15 млн т нефти)», — признался начальник одной из железнодорожных станций.

Как сообщил в июле во Владивостоке глава «Российских железных дорог» Владимир Якунин, на реализацию первоочередных мероприятий по расширению мощностей Транссиба на восточном полигоне сети РЖД до 2016 года необходимо 83 млрд руб.

А до 2020 года на эти цели потребуется 181 млрд руб. Еще больших денег требует Байкало-Амурская магистраль, в большинстве своем однопутная и неэлектрифицированная, — 737 млрд руб. «Это большие средства, обеспечение которых полностью только за счет результатов деятельности регулируемой компании ОАО РЖД не представляется возможным», — заявил Владимир Якунин. ■

ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ И НАЛИЧИЕ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ ДАЮТ РЕГИОНУ ВОЗМОЖНОСТИ В ОБСЛУЖИВАНИИ ТРАНЗИТА ИЗ ЮЖНОЙ КОРЕИ, ЯПОНИИ И КИТАЯ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА