

2011 году ОАО «Российские железные дороги» разработало «Концепцию организации контейнерных перевозок на "Пространстве 1520"», в которой провело анализ текущего состояния отрасли перевозок в России, выполнило маркетинговый анализ с учетом ключевых тенденций рынка. Подвело итоги опытных контейнерных перевозок и выработало системные решения, которые в перспективе, после их реализации, позволят говорить о введении и дальнейшем развитии контейнерных перевозок на территории нашей страны.

Контейнерные перевозки — это способ доставки грузов по определенным маршрутам автопоездами, автомобилями, автоприцепами, полуприцепами и съемными автомобильными кузовами в грузе или порожнем состоянии в составе контейнерных поездов.

Контейнерный поезд — состав установленной длины, состоящий из специализированных платформ, предназначенных для перевозки грузовых или порожних автопоездов и т. д., загруженных одним отправителем на станцию отправления в адрес одного получателя без переработки в пути следования на сортировочных станциях.

Различают два вида комбинированных перевозок: сопровождаемые, или «бегущее шоссе», когда при перевозке транспортного средства водитель следует вместе с ним в отдельном пассажирском вагоне, и несопровожаемые, к которым относится перевозка контейнеров, съемных кузовов, прицепов и полуприцепов.

На сегодняшний день оптимизация цепочек поставок грузов и снижение транспортных издержек, несомненно, является для России весьма актуальной задачей. При этом в структуре грузов, перевозимых автотранспортом, преобладают навалочные грузы (порядка 83–85%), которые не подходят для контейнерных перевозок. То есть для нашего случая с доставкой грузов в порт Новороссийска речь может идти только о выведении с трассы А-146 рефрижераторных автопоездов, полуприцепов и прицепов-контейнеровозов.

Анализ целесообразности внедрения контейнерных перевозок на территории Российской Федерации выявил как сильные, так и слабые стороны этого проекта.

Сильная его сторона — это эффективное сочетание преимуществ железнодорожного транспорта (низкая стоимость перевозки, надежность) с преимуществами автомобильного (мобильность, оперативность), снижение транспортных издержек для грузовладельцев, улучшение экологической ситуации в регионе за счет существенного сокращения выбросов в атмосферу.

В числе слабых сторон: отсутствие необходимого подвижного состава, отсутствие контейнерных терминалов для погрузки/выгрузки, отстоя автомобильного транспорта, отсутствие операторов с практическим опытом, и самое главное — отсутствие на федеральном уровне законодательной базы, регламентирующей смешанные (комбинированные) перевозки.

Взвесив все плюсы и минусы, совершенно очевидно, что после проработки всех уязвимостей контейнерных перевозок мы в итоге получаем перспективный и долгосрочный проект организации регулярного контейнерного сообщения, в разы повышающий логистические возможности нашего региона.

**— Что необходимо для его реализации?**

— Безусловно, определяющую роль в реализации подобного рода инфраструктурных транспортных проектов должно играть государство, которое в данном случае является наибольшим выгодоприобретателем.

Организация регулярного контейнерного сообщения позволит создать благоприятные условия для экономического и технологического развития региона, оптимизирует загрузку транспортной инфраструктуры. Значительный социальный эффект может быть достигнут за счет создания новых рабочих

мест в смежных отраслях (машиностроение и строительство), улучшения транспортной доступности.

Также необходимо учесть значительную налоговую эффективность и снижение экологической нагрузки в рамках рассматриваемого региона.

Стоит подчеркнуть, что все приведенные аргументы, цифры и данные научных исследований прямо указывают на то, что развитие фидерного сервиса на Черном море и переход на контейнерные перевозки грузов востребованы транспортным пространством Краснодарского края. Если дать этим двум важнейшим транспортным технологиям новую жизнь, это даст транспортной коммуникационно-логистической инфраструктуре юга России новое, современное и прогрессивное качество.

Самый верный и скорейший путь реализации данных проектов — включить их в план основных положений Транспортной стратегии РФ 2035. Будем работать над тем, чтобы профильные ведомства для этого подготовили соответствующие проекты по данным транспортным технологиям, а также необходимо обращение руководства Краснодарского края в Минтранс РФ.

## «Одним из возможных решений транспортной-логистической проблемы для Новороссийска мог бы стать проект строительства дороги двадцатидвухлетней давности. В народе его называют "дорога Гуленко"»

**— Какие новые автодорожные проекты к южным портам реализуются в Краснодарском крае?**

— 24 мая 2022 года президент Российской Федерации В. В. Путин провел совещание по развитию отдельных направлений транспортного комплекса Российской Федерации. Глава государства особо акцентировал внимание на том, что в современных условиях транспортная инфраструктура должна ориентироваться на требования завтрашнего дня, то есть продумывать новые инфраструктурные проекты, учитывающие формирование новых грузопотоков. Важно видеть и понимать эту перспективу, прокладывать новые маршруты и готовить транспортные проекты с запасом по мощности с возможностью увеличения пропускной способности дорог и открытия новых каналов поставок для российских производителей и экспортеров.

На сегодняшний день в Краснодарском крае, в южном направлении объемы грузоперевозок и пассажиропотоков во много раз превышают возможности существующей сети автомобильных дорог, поэтому крайне важно рассмотреть строительство новых автомагистралей.

Удобной и безопасной альтернативой существующей трассе А-146 «Краснодар — Верхнебаканский» может стать создание дополнительного подъезда к Новороссийскому морскому порту и Военно-морской базе Черноморского флота РФ.

Речь идет о строительстве автодороги «Краснодар — Абинск — Кабардинка». Ее первый этап: станция Марьянская — начало дальнего юго-западного обхода Краснодара — Абинск, протяженностью 61 км, а второй — соединительная дорога между А-146 и трассой М-4 «Дон» (Абинск — Кабардинка) протяженностью 35 км.

В 2018–2019 годах ГК «Российские автомобильные дороги» выполнила комплекс предпроектных работ по строительству данной автодороги. Обследование проводил Ростовский филиал компании АО «Институт СтройПроект».

Комфорт передвижения по данной дороге, хорошую пропускную способность трассы, а значит, и минимизацию аварийных случаев обеспечат транспортная развязка в районе Абинска, три мостовых перехода через реку Абин, эстакада, проезд для сельскохозяйственной техники, а самое главное — тоннель через Главный Кавказский хребет протяженностью 2,68 км.

Построив скоростную трассу «Краснодар—Абинск—Кабардинка», мы не только разгрузим федеральную трассу А-146 «Краснодар — Верхнебаканский», приведем показатели интенсивности движения к норматив-

нужных обоснований. У проекта было много противников: от цементников и бизнесменов до экологов, в итоге стройка была остановлена.

Огромное количество грунта было вынута из тела гор, чтобы пробить эту дорогу. Весь грунт, который вынули, сброшен с гор вниз, образуя отвалы под 150 метров. Согласно идее, дорога должна была быть двухполосной, ширина каждой полосы — 8–10 метров, примерная ширина всего дорожного полотна вместе с обочинами и отстойниками — около 50 метров. Трасса предполагала три спуска в Новороссийск: первый спуск — в районе Цемдолины, второй — в районе улицы Сакко и Ванцетти и третий — в районе цемкомбината на Шехарисе. Теоретически можно было бы не выводить дорогу на Геленджик через цемкомбинат, а спустить ее к порту раньше. Но достаточного финансирования не было.

Дорога в отличном состоянии и сейчас, 22 года спустя. Ее протяженность в настоящее время всего десять километров из запланированных двадцати трех. Стройка была остановлена, когда дорога по Маркотху дошла до района Кирилловки. Трассу вполне можно рассмотреть как вариант строительства объездной дороги для грузового транспорта. С помощью современных технологий потребуются решить вопрос обледенения, построить путепроводы через ущелья и, возможно, даже обойти цементные карьеры.

Строительство Северного обхода позволит убрать весь грузовой транспорт из города, разгрузит дороги, снизит аварийность и позволит грузовым машинам беспрепятственно заходить в портовые терминалы.

В целом реализация проектов строительства северного и южного обходов Новороссийска позволит существенно улучшить транспортно-экономическую ситуацию на территории муниципального образования. Этому же будет способствовать использование портового потенциала Новороссийска в качестве порта-хаба.

**— Как, по-вашему, дороги юга России могут уйти от транспортного коллапса?**

— Правительством уделяется большое внимание развитию автомобильных дорог в России, приоритетно рассматривается южное направление в связи с высокой востребованностью внутреннего туризма и курортов Краснодарского края, необходимостью бесперебойной доставки грузов в порты Новороссийска и Туапсе, а также обеспечения транспортной доступности Крыма и ДНР.

Однако без комплексного подхода, работы в различных направлениях — таких как возобновление системы фидерных морских перевозок с использованием водного транспорта на внутренних морских и речных путях, развитие системы контейнерных перевозок — и одновременного скорейшего строительства альтернативных автомобильных дорог к Черноморскому побережью Краснодарского края вопрос уже круглогодичного транспортного коллапса на дорогах южного направления не решить.

ФОТО: МАКСИМ БЕССОНОВ

