

ЭФФЕКТИВНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА СКОРОСТНОЙ ТРАНСАЗИАТСКОЙ МАГИСТРАЛИ

А. В. ДМИТРЕНКО

Сибирский государственный университет путей сообщения

Т. П. ВОСКРЕСЕНСКАЯ

Сибирский государственный индустриальный университет

Быстрое развитие промышленности стран Юго-Восточной Азии вызывает значительный рост объемов перевозок между этими районами и передовыми в техническом отношении странами Западной Европы. Имеющиеся в настоящее время морские перевозки вызывают резкое увеличение дальности перевозок грузов, по сравнению с кратчайшим географическим направлением. Так, например, по сравнению с территорией России, дальность следования грузов между Пекином и Парижем морским транспортом возрастает более чем на 20 тыс. км. При этом значительно возрастает время доставки грузов потребителям. Кроме того, в портах континента Европа – Азия в случае организации перевозки морским транспортом возникают две дополнительные перегрузочные операции: с железной дороги на морской транспорт и обратно. Также возрастает риск, связанный с обеспечением безопасности перевозок грузов: от отправителя – до потребителя.

Изоляция Советского Союза приводила к тому, что малые потоки грузов между Западной Европой и Восточной Азией в прошлом удавалось перевозить морским путем, минуя территорию стран социалистического лагеря. Однако быстрое развитие промышленности восточных районов Восточной Азии привело к значительному увеличению потребности в транспортных связях между развитыми странами Западной Европы и Восточной Азии.

С целью ускорения сроков доставки грузов, а также сокращения дальности пробега грузов и уменьшения эксплуатационных расходов, связанных с передвижением, становится целесообразным организовывать передачу части транзитных потоков грузов через территорию России. Однако изменение направления грузопотоков через территорию России связано с определенными трудностями. Требуется установление особого подхода к оценке мер, связанных с осуществлением перевозок грузов между развитыми государствами Западной Европы и Восточной Азии.

В настоящее время для связи стран Юго-Восточной Азии и прежде всего Китая со странами Западной Европы имеется несколько основных транспортных ходов: через Россию, с использованием Транссибирской магистрали, Казахстанский и Южный ход. Среди них наиболее важным является транзитный ход через Россию с использованием Транссибирской магистрали. Ведь в данном случае в наибольшей степени сокращается дальность пробега грузов. Данный ход является электрифицированным, двухпутным с высокой пропускной способностью и повышенными нормами грузовых поездов. Поэтому данный ход обеспечивает самую низкую себестоимость перевозок и значительное сокращение расхода энергии.

Кроме того, данный транзитный транспортный ход с использованием Транссибирской магистрали проходит через меньшее число государств. Ведь известно, что каждый переход грузов через границу чреват крупными затратами и вызывает резкое замедление в продвижении грузовых и пассажирских поездов. В то же время на современном этапе необходимо учитывать ранее не принимавшиеся в расчет потери, которые возникнут в связи с использованием Транссибирской магистрали для международных перевозок грузов и пассажиров.

Известно, что прибыль на железнодорожном транспорте устанавливается по тарифам. В то же время эксплуатационные расходы железнодорожного транспорта складываются из расходов на передвижение, а также потерь от задержек грузовых поездов в пути следования.

Выполненные технико-экономические расчеты показали, что приросты расходов от задержек грузовых поездов в пути следования в значительной степени зависят от размеров движения, а также от степени загрузки пропускной способности железнодорожных линий. Величина этих дополнительных расходов от задержек грузовых поездов резко *прирастает с увеличением размеров движения*. Значительный рост эксплуатационных расходов от задержек грузовых поездов в перспективе по территории России и Беларуси потребует изыскания новых путей оценки эффективности вари-

антов освоения возрастающих объемов транзитных грузовых перевозок между странами Западной Европы и Восточной Азии.

Следует также учесть, что в связи с ограниченной пропускной способностью существующих железнодорожных линий, и в первую очередь для Транссибирской магистрали, встает вопрос о рационализации путей усиления технического оснащения полигона параллельных линий, на что потребуются очень крупные капитальные затраты.

Кроме того, следует учесть, что имеется различие в ширине железнодорожной колеи ряда стран, по территории которых будут проложены железнодорожные линии. Так, в настоящее время в странах бывшего Советского Союза ширина железнодорожной колеи составляет 1520 мм. В то же время в странах Западной Европы, а также и в Китае ширина железнодорожной колеи составляет только 1435 мм. Различие в ширине железнодорожной колеи требует создания дополнительных пунктов по перестановке колесных пар на перегрузочном пункте в Бресте, а также в Забайкальске и Манчжурии по территории Китая. Различие в ширине колеи вызывает затраты, связанные с сооружением и эксплуатацией технических пунктов перехода железных дорог с одной колеи на другую.

В создавшихся условиях для сокращения расходов, связанных с увеличением объемов перевозок по континенту через территорию России, а также при наличии двух пунктов перехода с различной шириной колеи становится целесообразным организовывать строительство новой скоростной железнодорожной линии между Западной Европой и Китаем с европейской колеей в 1435 мм. Введение в действие данного варианта приведет к тому, что без перестановки колесных пар возможно будет осуществлять доставку грузов из любой части Западной Европы в любую точку Китая, а также всех быстро развивающихся стран Юго-Восточной Азии.

Данную скоростную железнодорожную линию наиболее целесообразно прокладывать по местности с наиболее благоприятным климатическими и горными условиями. Она должна будет соединять район Бреста и пойти затем по равнинной территории России в районы Москвы, Екатеринбурга, Новосибирска, Красноярска и Иркутска. Линия должна будет пройти по территории России в южной части Байкала и соединиться далее с Китайской железнодорожной сетью в районе Забайкальска и Манчжурии.

Наличие скоростной дороги, соединяющей страны Западной Европы и Восточной Азии, позволит решить сразу ряд сложнейших вопросов:

а) значительно сократится пробег транзитных грузов. вызвано это тем, что существующая транссибирская магистраль строилась по старым нормам для паровозной тяги и имеет большое количество кривых участков пути;

б) после строительства новой скоростной двухпутной линии появятся значительные резервы пропускной способности в сумме для всего полигона. это позволит передать на вновь построенную данную линию значительные потоки как скорых грузовых, так и пассажирских поездов;

в) отпадет необходимость в перестановке колесных пар по двум пунктам перехода с европейской колеи на российскую и обратно;

г) наличие скоростных железнодорожных линий позволит в большей степени развивать промышленность Беларуси и России;

д) создается возможность осуществить в эксплуатации новые параметры использования технических средств имеющейся и вновь строящейся железнодорожных линий: большое расстояние между участковыми станциями, пунктами технического обслуживания составов грузовых и пассажирских поездов. Сократятся расходы, связанные с временем нахождения грузов и пассажиров в пути следования.

В связи с резким увеличением в ближайшую перспективу добычи угля в Кузбассе возрастет загрузка параллельных железнодорожных линий и встает вопрос о необходимости осуществления крупных капитальных затрат в развитие пропускной способности линий полигона.

В то же время строительство новой скоростной супермагистрали позволит передать на эту линию значительную часть пассажирских перевозок и особенно ценных легковесных грузов. Это позволит разгрузить Транссибирскую магистраль и исключить крупные капитальные затраты в развитие пропускной способности железнодорожных линий России в связи с ростом на них объемов перевозок.