(cc) BY

Феоктистова Наталья Ивановна

канд. экон. наук, доцент

ЧУ ВО «Московская академия предпринимательства»

г. Москва

DOI 10.31483/r-111241

К ВОПРОСУ О РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОСТРОВА САХАЛИН

Аннотация*: работа посвящена вопросам истории становления и перспективам развития железнодорожной сети острова Сахалин, имеющей уникальные историю и особенности, связанные с климатическими условиями и географическим положением. Актуальность темы заключается в получении ответа на вопрос: насколько необходимой и экономически обоснованной в настоящее время является реализация крупнейшего инфраструктурного проекта – строительство железнодорожного моста между островом Сахалин и материком? Проведен ретроспективный анализ развития железнодорожной сети острова, дана оценка роли паромной переправы, на протяжении многих десятков лет связывающей Сахалин с материком. Показано, что расширение и совершенствование транспортной инфраструктуры острова (строительство железной дороги, появление новых и модернизация старых железнодорожных линий, начало функционирования паромной переправы Холмск – Ванино) приводило к росту экономической активности и на Сахалине, и на близлежащих к нему территориях Дальнего Востока. С учетом того, что собственно мост – это лишь часть проекта, который предполагает также строительство двух железнодорожных веток (и на материке, и на острове) и нового глубоководного порта на Сахалине, сделан вывод о возможности новых перспектив, открывающихся перед регионом: увеличение темпов экономического роста и активное включение Сахалинской области во внешнеэкономические связи со странами Юго-Восточной Азии. Все это в немалой степени будет способствовать укреплению дальневосточных рубежей России, что продиктовано серьезно изменившейся политической ситуацией в мире. Таким*

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

образом, сегодня, помимо социально-экономических факторов, реализация проекта продиктована и геополитической необходимостью.

***Ключевые слова**: остров Сахалин, железнодорожная сеть, паромная переправа, грузооборот, инфраструктурный проект.*

В 50-х годах XIX века необходимость хозяйственного освоения Дальнего Востока и внешнеполитические интересы России на Тихом океане вступили в противоречие с ограниченными возможностями имеющихся старых путей и средств сообщения. Итогом борьбы нового со старым явилось большое железнодорожное строительство от Урала до Владивостока и Порт-Артура – известная сегодня Транссибирская магистраль. Она преобразила дальневосточные окраины Российской империи и дала мощный стимул к заселению края и развитию его производительных сил. Это влияние ощущалось и на острове Сахалин: сразу же возросла потребность в сахалинском угле, большая часть которого вывозилась во Владивосток для нужд Уссурийской железной дороги и пароходства Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) [7].

Активное строительство железных дорог на острове началось после русско-японской войны 1904–1905 г., когда в результате заключения Портсмутского договора часть Сахалина, южнее 50-й параллели, отошла к Японии. Менее чем за 40 лет японские власти создали на юге острова достаточно разветвленную и современную для того периода времени железнодорожную сеть общей протяженностью более 700 км [4].

На Северном Сахалине первая железнодорожная линия была построена в 1930 году. Она соединила нефтяные промыслы Охи с морским портом Москальво. Ее протяженность составляла всего 37 километров. Для дальнейшего развития нефтяной промышленности и освоения природных богатств важное значение имело строительство узкоколейной железнодорожной линии Оха – Катангли, протяженностью 226 километров. Одновременно прокладывался нефтепровод от Охи в Комсомольск-на-Амуре с пересечением пролива в самом узком месте – у мыса Лазарева (пролив Невельского).

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

В августе 1945 года весь остров Сахалин и Курильские острова стали частью СССР. К этому времени построенные Японией на юге острова железнодорожные линии уже нуждались в серьезном ремонте. Мосты, туннели и другие искусственные сооружения находились в аварийном состоянии. Рельсы легкого типа не выдерживали даже средних нагрузок. Обвалы грунта, водоразмывы и пучения на многих участках железнодорожного пути вынуждали накладывать ограничения на и без того низкие скорости движения.

В запущенном виде находился и подвижной состав. На линиях эксплуатировались маломощные изношенные паровозы, выпущенные в конце девятнадцатого и начале двадцатого века, двух- и трехосные вагоны различных типов с примитивными ручными тормозами. Диспетчерская и линейно-путевая связь на дороге отсутствовала. Движение регулировалось старыми жезловыми аппаратами.

Из-за слабого развития железнодорожной сети экономические связи между многими районами острова осуществлялись с большими трудностями, поглощая значительные финансовые средства и материальные ресурсы. Особенно ощущалось отсутствие железнодорожного сообщения между районами добычи, переработки и потребления, между промышленными и сельскохозяйственными районами западного побережья и незамерзающими морскими портами южной части Сахалина.

В конце 40-х годов остро встал вопрос о создании единой системы транспортной связи между северными и северо-западными нефтедобывающими районами Сахалина и незамерзающими портами на юге острова. Сказывалась на экономических показателях и оторванность, обособленность Сахалинской области от материка [7]. Учитывая эти факторы, а также стратегическое положение острова, советское правительство решило вернуться к идее соединения острова с материком, которая родилась и серьезно обсуждалась еще в царской России с конца XIX века.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Из трех предлагаемых вариантов – насыпь, мост и тоннель – было выбрано строительство тоннеля. 5 мая 1950 года было издано секретное постановление Совета Министров СССР «О строительстве железной дороги Комсомольск – Победино на Сахалине, тоннельного перехода и паромной переправы через Татарский пролив» [10]. Строительство этой дороги имело исключительное экономико-стратегическое значение, поскольку решались сразу две задачи:

– создание единой системы транспортных связей между южными и северными районами острова, еще недавно разделенными советско-японской границей, а потому развивавшимися автономно друг от друга;

– соединение Сахалина с материком прямым железнодорожным сообщением, что давало импульс развитию не только железнодорожной сети региона, но и всей экономики островного края.

Совмином СССР были утверждены технические условия: протяженность тоннеля от Сахалина до материка должна была составлять около 10 км (для этого был выбран самый узкий участок пролива). Кроме того, этим же проектом предусматривалось строительство двух железнодорожных веток длиной в 156 км – на острове и 426 км – на материке. Общий грузооборот в первые годы эксплуатации предусматривался в 4 миллиона тонн в год. Пуск в эксплуатацию тоннеля был запланирован на конец 1955 года.

Однако строительство не было закончено. В архивных материалах исследователи обнаружили секретный проект постановления Совета Министров СССР «Об изменении строительной программы 1953 года» №149 от 21.03.1953 года, согласно которому строительство целого ряда масштабных проектов было прекращено, в том числе строительство «тоннельного перехода под Татарским проливом», так как их строительство «не вызывается неотложными нуждами народного хозяйства» [6].

Ко времени появления указанного постановления, на материке было построено 120 км железнодорожного полотна широкой колеи по правому берегу Амура от станции Селихино, в районе паромной переправы отсыпаны дамбы, остатки которых видны и сейчас. На мысе Лазарева, откуда планировали про-

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

кладывать тоннель, был прорыт ствол шахты в 1,6 км и насыпан искусственный остров диаметром 90 м [7].

На Сахалине ни одного километра железной дороги построено так и не было, поскольку работы велись в худших условиях. Но проведенные работы по подготовке трассы (земляные работы, вырубки и пр.) позволили проложить грунтовую автодорогу Ныш – Погиби, которая в советское время использовалась для вывоза древесины. В 1973 г. проблема связи острова с «большой землей» была, как будто, решена: заработала паромная переправа Ванино – Холмск. Паромные терминалы обоих портов были оборудованы грузовыми мостами, по которым вагоны, перевозившие груз по железным дорогам, закатывались на борт паромов. Таким образом, получилось избавиться от физической разгрузки/погрузки в портах и сократить время и объем грузовых операций, а также увеличить сохранность грузов. В результате сроки доставки грузов с острова на материк и обратно сократились в 3 раза, высвободились 17 транспортных судов, работавших ранее на линиях Ванино – Холмск и Ванино – Корсаков, и в несколько раз увеличился поток пассажиров и туристов [7].

С развалом СССР железнодорожное хозяйство в ряде мест пришло в негодность, а резкое падение объемов грузоперевозок даже привело к демонтажу части железнодорожных путей.

Новый импульс развитию грузоперевозок на Сахалине дало начало освоения нефтегазовых проектов на шельфе острова. Оно потянули за собой не только развитие угольной промышленности, но и капитальное строительство, появление обслуживающих производств, роста предприятий сферы обслуживания, туризма, возведение торговых и других сооружений, требовавших значительных материальных ресурсов. Все это увеличивало нагрузку на транспортную инфраструктуру острова. Произошедший в 1993–1995 годах резкий скачок цен на услуги морской переправы (их стоимость возросла почти в 300 раз) значительно повысил себестоимость перевозок Сахалинской железной дороги. Вновь встал вопрос о поиске новых путей связи острова с материком. И в 90-х годах

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

XX века специалисты вновь вернулись к изучению различных перспективных вариантов создания транспортного коридора [9].

Сегодня это важнейшая социально-экономическая и геополитическая задача. Актуальность проекта определяется целым рядом объективных факторов. Во-первых, в ближайшее время исчерпываются технические возможности паромной переправы Ванино – Холмск. Появившийся на линии один новый паром проблемы не решает, так как действующие несколько десятилетий паромы и береговые сооружения износились и морально устарели. Кроме того, тяжелые природно-климатические условия региона и сильные штормы в Татарском проливе зачастую приводят к полной остановке паромной переправы. Срывы срока доставки грузов происходят регулярно. В итоге вагоны сотнями скапливаются в портах, товары портятся, планы и графики работ срываются, получатели грузов несут убытки. Вторым аргументом в пользу строительства транспортного моста является необходимость дальнейшей диверсификации и повышения устойчивости экономики региона, которой пришлось столкнуться с серьезными трудностями из-за санкций (на острове закончили свою деятельность компании Exxon и Shell).

Известно, однако, что вопрос о строительстве моста многократно поднимался, включался в Федеральные целевые программы, но потом в силу различных причин откладывался.

Сегодня, по мнению полномочного представителя Президента в ДФО Юрия Трутнева и главы Сахалинской области Валерия Лимаренко, развитие железнодорожного сообщения способно значительно увеличить грузооборот на Дальнем Востоке. Это даст мощный импульс для экономического сотрудничества России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, позволит в полной мере обеспечить мощности БАМа, Транссиба и порта Ванино. Кроме того, с появлением моста серьезно поменяется организация грузопотоков: например, можно будет завозить на остров уголь из богатых угольных бассейнов материковой части и затем транспортировать его в Юго-Восточную Азию. Мост также увеличит и облегчит транспортировку полезных ископаемых, которые есть на острове и его шельфе. Немаловажно то, что появится возможность включить

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Сахалин в транспортную схему Северного морского пути. А это означает сокращение на несколько дней дороги и связанных с ней огромных расходов на эксплуатацию тяжелых судов ледового класса. Их можно будет разгрузить в Корсаковском порту и отправить обратно. Реконструкция Корсаковского порта, создание на его базе транспортного хаба, осуществляющего грузоперевозки в Юго-Восточную Азию, должна начаться уже в этом, 2024 году. Мост даст возможность для жителей острова гарантированно добраться на материк (и обратно), несмотря на погодные условия. Поэтому проект строительства моста можно рассматривать не только как экономический, но и как социально значимый. Нельзя не сказать об уникальности природы Сахалина: бухты, заливы, горы, леса, грязевые вулканы, минеральные источники, горнолыжные спуски, есть огромные возможности для гастрономического и этнического туризма – все это станет более доступным с появлением новой транспортной артерии и тоже будет работать на экономику региона.

К настоящему времени подготовлена немалая часть документов, которые могут составить основу для инвестирования проекта по созданию транспортного перехода между Сахалином и материковой частью Дальнего Востока. Кроме того, уже проделаны некоторые подготовительные работы. Так, в 2003 году началось переустройство главного хода железнодорожной магистрали острова с узкой колеи 1067 мм (японский стандарт) на общероссийский стандарт – 1520 мм. В 2019 году работы по переукладке рельсов практически на всем протяжении островной магистрали (а это 700 км пути) были завершены. Параллельно с этим была произведена полная реконструкция путевого хозяйства: появились новые мосты, насыпи и водоотводные сооружения, спрямление пути, перепроходка и укрепление тоннелей. Модернизация магистрали позволила повысить ее эффективность за счет применения общесетевых технологических стандартов и использования современного подвижного состава (на линию вышли магистральные и маневровые локомотивы, новые вагоны и рельсовые автобусы), за счет чего увеличилась скорость движения поездов и их грузоподъ-

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

емность [5]. Таким образом, Сахалинская железная дорога теперь может быть включена в общую российскую сеть.

Обобщив всю подготовительную работу по реализации инвестиционного проекта и оценивая перспективу строительства, следует обратить внимание на главную проблему, порождающую вопросы о целесообразности строительства, – стоимость проекта. По предварительным оценкам специализированных проектных организаций стоимость реализации всего комплекса строительства составляет от 540,3 млрд руб. до 600 млрд руб. [1]. Это вдвое больше, чем было потрачено на строительство Керченского моста в Крым (в пересчете на километры стоимость оказывается в 3,5 раза больше). Однако, сам мостовой переход – лишь небольшая часть всего проекта, который также включает строительство:

– железной дороги от станции Селихин (находится на материке, между Комсомольском-на-Амуре и Ванино) к проливу Невельского;

– железной дороги от пролива Невельского до станции Ныш на Сахалине;

– нового глубоководного угольного порта на Сахалине в Поронайске или Шахтерске, где сходятся две основные ветки сахалинской железной дороги, а сам район очень богат полезными ископаемыми. Это сформирует надежный грузопоток, без которого строительство моста теряет смысл. Предполагается, что стоить это строительство будет около 100 млрд. рублей.

Сам по себе мост будет исключительно железнодорожным, причем однопутным. По предварительным расчетам, строительство может занять до 10 лет, поскольку помимо основного строительства придется оборудовать дамбы, причалы, склады, дороги, административно-бытовые здания и многое другое, а также потратить значительные средства на сопутствующую инфраструктуру. Немаловажный фактор: строительство придется вести в тяжелых климатических условиях.

Два региона – Сахалинская область и Хабаровский край – заинтересованы в реализации проекта. Но бюджет Сахалинской области на 2024 год составляет 171 млрд руб., плановые показатели бюджетов на 2025 и 2026 гг. соответственно 167 млрд руб. и 157 млрд руб. [2], бюджет Хабаровского края в 2024 году – 139 млрд руб., в 2025 году – 144 млрд руб., в 2026 году – 148 млрд руб. [3]. В

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

силу этого, даже вместе регионы не смогут самостоятельно реализовать работы по сооружению моста. Потребуются инвестиции из федерального бюджета и от крупного бизнеса. Подсчеты показывают, что рентабельность проекта может наступить при объемах перевозок от 15 до 20 млн тонн различных грузов. Значит нужно подумать не только о мосте, но и о развитии всей железнодорожной сети Сахалина: на острове до настоящего времени отсутствуют железнодорожные пути на западном побережье и в средней части, где имеются богатые залежи полезных ископаемых. Увеличить грузооборот товаров до необходимых для окупаемости объемов возможно только при условии реализации дополнительных инвестиционных проектов в развитие экономики острова, таких, например, как организация переработки углеводородов, производство биоорганических удобрений (дигестата) увеличение производства СПГ, продукции лесопереработки и пр. В противном случае окупаемость данного проекта – достаточно спорный вопрос, на это понадобится примерно 30–40 лет.

Сахалинский проект входит в две государственные программы: стратегия развития железный дорог РФ до 2030 года и стратегию социально-экономического развития Дальнего Востока и Забайкалья до 2025 года. Реализация этих проектов во многом зависит от состояния российской экономики, попавшей под санкции США и их партнеров. Но не все определяется исключительно экономической целесообразностью строительства.

Во время онлайн-встречи с губернатором Сахалинской области Валерием Лимаренко Президент Владимир Путин обратился к вопросу о строительстве моста на Сахалин, поскольку наличие моста и увязка железных дорог острова с «большой землей» имеет не только геостратегическую задачу – преодоление экономической и транспортной обособленности острова. Еще одной задачей является необходимость резкого усиления позиций России в военно-политическом плане в обширном регионе российского Дальнего Востока – от Чукотки и до Южных Курил. Таким образом, проект строительства моста кроме экономической и социальной составляющей получает важное военно-

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

стратегическое значение, продиктованное резко изменившейся международной обстановкой и новым положением России в современном мире [1].

Новая железная дорога будет иметь протяженность в 585 км, включая 6-километровый мост через пролив и связывать станцию Селихин на БАМе и Ныш на Сахалинской магистрали. В раннем технико-экономическом обосновании по строительству транспортного перехода на Сахалин предполагалось, что к 2030 году без дальнейшего развития портовой инфраструктуры острова (инерционный сценарий) загрузка новой железной дороги составит лишь 8,5 млн тонн. Но это очень мало для того, чтобы проект был экономически рентабелен. Поэтому в рамках развития экономики Сахалина на острове предполагается построить новый глубоководный порт. Он позволит привлечь до 23,4 млн тонн генеральных грузов с Восточного полигона, до 10 млн тонн угля из Монголии и до 5 млн тонн контейнерных грузов [8].

Сейчас грузы с материка на Сахалин и обратно едут по железнодорожно-паромной линии Ванино – Холмск. Если мост не будет построен, то к 2030 г. суммарный грузопоток через переправу составит около 1,5 млн т в год (для сравнения: в советское время грузооборот достигал 8–9 млн т). А если через проливы Невельского и Лаперуза будут протянуты мосты, суммарный грузопоток в 2030 г. может достигнуть 33 млн т.

Что касается жителей Сахалина, то дорога позволит создать рабочие места для строительства и эксплуатации железнодорожного коридора. Реализация крупного международного проекта вызовет приток инвестиций в регион, что благоприятно отразится и на социальной сфере. Снижение стоимости доставки грузов повысит уровень жизни сахалинцев. Безусловно, проект такого уровня усилит позиции России.

Кроме того, мост на остров Сахалин будет способствовать увеличению транспортного потенциала страны и притоку населения в малонаселенные районы Севера и Дальнего Востока, что даст импульс к развитию этих богатейших регионов.

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Мост должен стать продолжением БАМа, и это очень важно потому, что, если БАМ будет вести на Сахалин, где есть порты, он станет помощником Транссибу, который уже сегодня перегружен. Еще больше позиция строительства моста усиливается тем, что он будет находиться на пересечении Северного морского пути и железной дороги.

Таким образом, реализация крупномасштабного инфраструктурного проекта по строительству железнодорожного моста Сахалин – материк призвана:

– обеспечить единство экономического и транспортного пространства для жителей России, гарантировать надежность транспортных связей Сахалина с материком и ликвидировать оторванность экономики Сахалинской области от экономики материковой части России;

– усилить геополитическое положение Российской Федерации на Дальнем Востоке;

– создать условия для повышения экономической активности и повлиять на улучшение демографической ситуации в Сахалинской области и в Хабаровском крае;

– обеспечить рост совокупного валового регионального продукта;

– обеспечить дополнительные налоговые поступления;

– создать новые рабочие места;

– снизить совокупные транспортные издержки в полтора – три раза в зависимости от протяженности маршрута;

– исключить дотационность Сахалинской железной дороги за счет увеличения объемов перевозок, сокращения эксплуатационных расходов в среднем на 35%.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Список литературы

1. Администрация Президента Российской Федерации. Встреча с губернатором Сахалинской области Валерием Лимаренко [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://kremlin.ru/events/president/news/73785 (дата обращения: 10.04.2024).

2. Открытый бюджет Сахалинской области...Об областном бюджете Сахалинской области на 2024 год и на плановый период 2025 и 2026 годов. 22.12.2023. Приложение 1 к Закону Сахалинской области «Об областном бюджете Сахалинской области на 2024 год и на плановый период 2025 и 2026 годов» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://openbudget.sakhminfin.ru›Menu›Page (дата обращения: 15.04.2024).

3. Пояснительная записка к проекту закона Хабаровского края «О краевом бюджете на 2024 год и на плановый период 2025 и 2065 годов» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://minfin.khabkrai.ru›portal›Show›File (дата обращения: 15.04.2024).

4. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. – Т. 2: 1917–1945 гг. – СПб., 2007. – 416 с.

5. История Сахалинской железной дороги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://company.rzd.ru/ru/9453/page/1417801?id=4&article_id=88 (дата обращения: 15.04.2024).

6. Кокурин А.И. «Новый курс» Л.П. Берии. 1953 г. / А.И. Кокурин, А.И. Пожаров // Исторический архив. – 1996. – №4. – С. 132–164 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://roii.ru›dialogue›roii-dialogue-32_ (дата обращения: 15.04.2024).

7. Костанов А.И. Самая восточная дорога России: очерки истории Сахалинской железной дороги / А.И. Костанов. – М.: Транспорт, 1997. – 220 с.

8. Мост на Сахалин стал для России стратегической необходимостью [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://vz.ru/society/2024/4/5/1261885.html (дата обращения: 15.04.2024).

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

9. Подпечников В. Рельсы на Сахалин / В. Подпечников // Строительная газета. – 1989. – 25 октября.

10. Сахалинский мост [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://clck.ru/3AmHfz (дата обращения: 15.04.2024).

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)