

УДК 433

ТРАССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ: ИЗ XX В XXI ВЕК (ОПЫТ, ПРОБЛЕМЫ)

*Г.П. Власов, д-р ист. наук,
А.П. Чекоменёв*, аспирант
БрГУ, Братск*

Транссибирская магистраль составляет основу транспортной системы России. Она соединяет территории 20 субъектов Российской Федерации, пять федеральных округов и обслуживается шестью железными дорогами. На всем протяжении Транссиб обеспечивает внутригосударственные и внешнеэкономические связи предприятий промышленности и сельского хозяйства, потребности населения регионов в пассажирских перевозках. Сложно переоценить значимость Транссиба, однако переход страны к рыночной системе экономики стал диктовать свои условия существования железнодорожного транспорта, и перед великой магистралью встали новые задачи.

Ключевые слова: Транссибирская магистраль, Восточно-Сибирская железная дорога, реформы, конкуренция, рентабельность.

Электрификация Транссиба в корне изменила труд железнодорожников XX века. Во-первых, на смену отжившим профессиям пришли новые, во-вторых, значительно преобразились сами условия труда. Начались подготовка новых кадров и переквалификация рабочих, одновременно с этим шли реконструкция цехов, ремонтных депо и сооружение моторных и тяговых подстанций. В этот период только на одной Восточно-Сибирской железной дороге было высвобождено 8500 человек, занятых тяжелым трудом, в том числе 5200 кочегаров, 875 шлакоуборщиков и 320 котельщиков – эти профессии остались в прошлом. Новая эра автоматизации и электроники пришла на железные дороги. Можно сказать, что грандиозный проект электрификации вдохнул новую жизнь в развитие железнодорожного транспорта Сибири, значительно повысив эффективность работы магистралей и перевозочную способность Транссиба. Затраты на электрификацию окупались всего за четыре года, и началось бурное развитие железнодорожного сообщения, которое впоследствии столкнулось с тяжелым бременем реформ и усилением конкуренции на рынке грузоперевозок. И ес-

ли главной задачей Транссиба в XX веке можно считать реконструкцию и наращивание технического оснащения, то в XXI веке на первый план вышли вопросы рентабельности и конкурентоспособности.

В заключительной части своей книги «Южный Урал. Великий Сибирский путь» писатель Алексей Казаков делает предположение: «Транссиб в начале XXI века, полностью реконструированный и обновленный, даст всплеск грузопотока, причем не только для России, но и для европейских и азиатских стран». Безусловно, сегодня Транссибирская магистраль – это современная электрифицированная железнодорожная линия, которая за последние десятилетия «обросла» значительным количеством боковых линий, иногда приобретающих самостоятельное магистральное значение. Транссиб – это в буквальном смысле стержень России, определяющий единство огромной страны, выполняющий роль позвоночника, скрепляющего в единое целое столь отдаленные друг от друга регионы нашей необъятной Родины. Однако, как и прежде, перед Транссибирской магистралью стоят непростые задачи.

Транссиб постоянно сталкивается с конкуренцией со стороны альтернативных путей перевозки грузов, в основном

* - автор, с которым следует вести переписку

это морские перевозки, осуществляемые иностранными компаниями. Непростую ситуацию создает и реставрация Великого шелкового пути, подкрепляемая объединением Грузии, Украины, Азербайджана и Молдавии в единую организацию (ГУ-АМ). В мае 1993 года Европейской комиссией была организована встреча представителей государств Центральной Азии и Кавказа в Брюсселе, целью которой было развитие транспортной и коммуникационной систем. На этой встрече был рассмотрен вопрос создания ТРАСЕКА – транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия. В 1998 году международная организация ЮНЕСКО объявила о начале десятилетнего проекта, названного «Интегральное изучение Шелкового пути – пути диалога». Этот проект предусматривает широкое и всеобъемлющее изучение истории цивилизаций, установление тесных культурных контактов между Востоком и Западом, а также возрождение древней транснациональной магистрали.

Как на востоке, так и на западе широко рекламируется так называемая Трансазиатская железная дорога – еще один конкурент Транссиба, главными идеологами проекта выступают Китай, Германия, Казахстан, Турция и Иран. Первое решение о разработке проекта Трансазиатской железной дороги (ТАЖД) было принято в Комитете «Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана» (ЭСКАТО) ООН еще в 1966 году. Проектом предусматривалось формирование магистрали от Стамбула до Сингапура с использованием железных дорог Турции, Ирана, Пакистана, Индии, Бангладеш и Малайзии. Протяженность магистрали предполагалась около 13500 километров, 2000 из которых требовалось построить, а остальные характеризовались четырьмя стандартами колеи. Но из-за политической нестабильности в странах региона, необходимости крупных капиталовложений этот проект не был осуществлен. В середине 1980-х годов, в связи с улучшением деловых контактов СССР и КНР, появилась реальная возможность завершить соединение казахстанских и китай-

ских железных дорог, и в 1991 году этот проект был завершен. С открытием сквозного движения через данный железнодорожный переход возникли предпосылки для формирования нового направления Трансазиатской магистрали от тихоокеанских портов Китая в Иран и Турцию. Сквозное движение по ТАЖД было открыто в мае 1996 года (от Стамбула до побережья Тихого океана). В 1997-99 гг. Иран завершает строительство на своей территории железнодорожной ветки от ТАЖД до побережья Персидского залива. Трансазиатская железная дорога сокращает дальность перевозок в сообщении Европа – Азия, в сравнении с имеющимися связями через Транссибирскую магистраль России, от 600 до 4000 км, в зависимости от пунктов отправления и назначения.

Реалии XXI века ставят перед Транссибом совершенно новую задачу – сохранить и укрепить рентабельность грузоперевозок, пришедшую в упадок за время реформ. Ведь, несмотря на свое величие и историческую ценность, Транссибирская магистраль рискует проиграть в транспортной гонке Китаю.

В целях обеспечения конкурентоспособности Транссибирского маршрута и привлечения дополнительных объемов грузов на протяжении последних лет проводится политика по снижению единой сквозной тарифной ставки. Также, по экспертным оценкам, увеличить объем грузоперевозок поможет создание консигнационных складов.

Сегодня можно говорить о том, что перевозки по Транссибирской магистрали вполне могут составить конкуренцию морским способам доставки грузов из Азии в Европу: путь по морю занимает около 35 суток, а по континенту – около 20. Наиболее конкурентоспособен Транссиб при перевозке грузов в Польшу, Финляндию, страны Средней Азии и Монголию, наименее – на западноевропейском направлении.

Транссиб сегодня находится в непростом положении, и как никогда необходимо полагаться только на грамотное

управление и своевременную реакцию на мировые процессы в области транспорта.

Литература

1. Калинин В.П. Великий Сибирский путь. Историко-экономический очерк. К 100-летию Транссибирской магистрали. М.: Транспорт, 1991. 248 с.

2. Лаптев Н.М. Электрификация Транссиба: ее экономические и социальные результаты // Иркутский историко-экономический ежегодник. 2012. С. 199 - 202.

3. Казимиров В.Н. Великий Сибирский путь. Иркутск: Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1984. 142 с.

4. Головкина В. Транссибирская магистраль: [Электронный ресурс] Дорога тысячелетия // strana.ru: Все путешествия по России. 2011. URL: <http://strana.ru/journal/625031> (дата обращения 10.10.2012).

5. Хронология электрификации великой трансконтинентальной магистрали (1929 - 2002) [Электронный ресурс] // transsib.ru: Транссибирская магистраль.

Веб-энциклопедия. 2000. URL: <http://www.transsib.ru/cat-electric.htm> (дата обращения: 10.10.2012).

6. Проблема загрузки Транссиба обсуждалась на Байкальском форуме [Электронный ресурс] // regnum.ru: Информационное агентство. 2006. URL: <http://www.regnum.ru/news/708967.html>. (дата обращения: 10.10.2012).

7. Яцкевич И. Транссибирская магистраль – самая длинная железная дорога в мире [Электронный ресурс] // rgo.ru: Русское географическое общество. 2009. URL: <http://www.rgo.ru/otkroj-rossiyu/kniga-rekordov/transsibirskaya-magistral-samaya-dlinnaya-zheleznyaya-doroga-v-mire> (дата обращения: 10.10.2012).

8. Паршина Р.Н. Транссиб – кратчайший путь для грузов из Азии в Европу. Преимущества и перспективы [Электронный ресурс] // dvtg.ru: Дальневосточная транспортная группа. 2007. URL: <http://www.dvtg.ru/ru/presscenter/news/182-transsib-the-shortest-route.html> (дата обращения: 10.10.2012).

УДК. 321:342.3

**ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫЕ ЗАТРУДНЕНИЯ В СИБИРИ В 1928-1930 гг.
(на материалах Иркутской области и Красноярского края)**

*И.В. Ефремов, канд. ист. наук
БрГУ, Братск*

Рассматривается ситуация с продовольствием, сложившаяся в 1928-1930 гг. на территории Иркутской области и Красноярского края. Приводится ряд фактов, свидетельствующих о том, что из-за злоупотреблений, допущенных в ходе хлебозаготовительных кампаний, в ряде районов Сибири начался голод.

Ключевые слова: хлеб, рынок, крестьянство, кулаки, конфискация, 107-я статья, голод, Сибирь.

В конце 1927 г. в СССР существенно осложнилась ситуация с продовольствием. К 1 января 1928 г. хлеба было заготовлено на 128 млн. пудов меньше, чем планировалось (300 млн. пудов зерна вместо

428 млн. пудов). Основной причиной срыва хлебозаготовок стал отказ крестьянства продавать зерно государству по низким закупочным ценам [1]. Реакцией власти на это стало требование к низовым