



ИСТОРИЯ, ПОЛИТОЛОГИЯ

УДК 327

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЕВРАЗИЙСКОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИИ

Г.П. Власов, д-р ист. наук
БрГУ, Братск

В статье анализируется комплекс вопросов взаимодействия транспортной инфраструктуры с развитием производительных сил евразийского экономического пространства. Раскрывается опыт реализации инвестиционных проектов в восточных районах страны – регионе, где железнодорожное строительство занимает главное место в геополитике и транспортной системе. Обобщаются теоретические подходы к формированию международных транспортных коридоров, их значение в евразийском мировом проекте и практика реализации.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, Транссиб, БАМ, геополитическая модель мира, международный транспортный коридор, модернизация, Евразийский транспортный коридор, Трансконтинентальная железнодорожная линия.

Для разработки природных богатств, хозяйственного освоения новых районов необходима широко развитая транспортная система. Транспорт занимает особое место в развитии производительных сил общества. При его помощи осуществляется обмен между различными сферами производства, превращающий их в более или менее зависимые друг от друга отрасли [1]. Это обуславливает тесную взаимосвязь между транспортом и развитием производительных сил. Кроме того, транспорт не только обеспечивает перевозку всевозрастающего потока грузов, но играет также огромную преобразующую роль в размещении производительных сил страны. Это особенно ярко проявляется в районах нового освоения, где транспорт носит пионерный характер, открывая доступ к природным богатствам, подлежащим промышленному освоению.

Мировой опыт, и Россия не исключение, показывает, что непременным условием активного социально-экономического развития любого государства является системность государственной транспортной политики. Она проявляется в обоснованном вы-

боре базовых национальных транспортных проектов с их ранжированием по значимости, объемам, очередности финансирования, времени реализации, законодательному обеспечению, а также в создании инвестиционной привлекательности и контроле за ходом выполнения.

Первоочередным требованием, выдвигаемым к транспортному проекту, является его влияние на хозяйственное освоение территории, позволяющее на транспортном остове размещать промышленные объекты, развивать сельскохозяйственные районы, разрабатывать полезные ископаемые, обеспечивать расселение граждан – все, что входит в понятие «мультипликативный транспортный эффект». Поэтому главными всегда являются инфраструктурные транспортные проекты, формирующие системное воздействие на многие отрасли промышленности.

В создании транспортной системы особое место занимает строительство железнодорожных магистралей. Идея построить широтную магистраль, огибающую север Байкала и выходящую к Тихому океану, была

объективно обусловлена необходимостью освоения новых районов Сибири и Дальнего Востока, возникла в прошлом веке и была сформулирована в «Трудах комиссии русского технического общества по вопросу о железных дорогах через всю Сибирь». Было ясно, что дорога севернее Байкала будет почти на 500 км короче, чем Транссибирская магистраль. Но суровые условия северного Забайкалья, а главное, отсутствие проектно-изыскательских работ и опыта строительства в зоне вечной мерзлоты, не позволили в то время реализовать этот проект, и дорогу пришлось строить южнее.

В период с 1911 по 1914 гг. Министерство путей сообщения все же разработало предварительное технико-экономическое обоснование строительства Ангаро-Ленской железной дороги (Тайшет – Усть-Кут). В основу изысканий легли данные, полученные экспедицией инженера и писателя Н.Г. Гарина-Михайловского. В результате проведенных обследований Н.Г. Гарин-Михайловский установил места выхода железнодорожных путей к судоходным частям Лены, предложив два варианта: первый – от Иркутска на Качуг – Верхнеленск до Жигалово; второй – от Тайшета через Братск до Усть-Кута. Через 40 лет железную дорогу построили именно по этому варианту.

Советский период решения проблемы БАМа можно разбить на несколько последовательных этапов. Уже в начале 30-х годов Транссибирская магистраль не справлялась с объемом перевозок, связанных с интенсивным освоением Дальнего Востока. Остро встал вопрос о необходимости сооружения второй железнодорожной линии, дающей выход к Тихому океану. Летом 1932 г. к изыскательским работам на будущей трассе приступили геодезисты, гидрологи, геологи. В 1937 г. специальным постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР создается специальная контора «Бамтранспроект» для осуществления изыскательских проектных работ по всей территории протяженностью почти 4 500 км, через Усть-Кут – Нижнеангарск – Комсомольск-на-Амуре до Советской Гавани.

Несмотря на трудные предвоенные, и особенно военные годы, на трассе БАМ велись не только проектно-изыскательские ра-

боты, но и непосредственное строительство отдельных участков. В 1938 г. открылось рабочее движение поездов на 180-километровом участке БАМ – Тында, однако в 1942 г. рельсы были сняты и увезены на строительство железной дороги во фронтовой полосе, чтобы отправить на восток ценное оборудование и ускорить доставку советских войск под Сталинград.

С 1943 по 1945 гг. была построена железнодорожная линия Комсомольск – Совгавань – порт Ванино. Она дала Комсомольску-на-Амуре прямой выход к океану и на тысячу километров сократила протяженность морских перевозок на Колыму, Камчатку и Сахалин по сравнению с маршрутами из Владивостока.

В 1947 г. было открыто рабочее движение поездов от Тайшета до Братска, а в 1950 г. – до Усть-Кута. Однако в дальнейшем огромные потери и разрушения, понесенные страной в годы Великой Отечественной войны, более чем на двадцать лет затормозили строительство Байкало-Амурской магистрали как единого комплекса. Только в начале 70-х годов началось развертывание работ по строительству основной части Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

В итоге напряженного труда советских людей в ноябре 1989 года Байкало-Амурская железнодорожная магистраль была сдана в постоянную эксплуатацию, тем самым был внесен крупный вклад в развитие производительных сил страны.

В экстремальных природно-климатических и сложных геологических условиях было уложено свыше 5 тыс. км железнодорожных путей, пробито около 30 км тоннелей, возведено более 4 тыс. мостов, виадуков и других инженерных сооружений. Построено 45 городов и поселков с общей площадью жилых домов, превышающей 1 млн. кв. м, с предприятиями торговли и общественного питания, школами и детскими садами, учреждениями здравоохранения и другими объектами социально культурного назначения.

Строительство магистрали стало всенародным делом. В нем участвовали союзные и автономные республики, края и области Российской Федерации, города Москва и

Ленинград, коллективы многих предприятий и организаций. Их силами выполнено строительно-монтажных работ на сотни миллионов рублей, возведено в тайге более 400 тыс. кв. м жилья, школы на 8 тыс. учащихся, детсады на 3 800 мест [2].

С вводом в постоянную мощность Байкало-Амурской железнодорожной магистрали страна получила второй, более короткий выход к Тихому океану, доступ к богатейшим природным запасам обширных районов Сибири и Дальнего Востока, уникальным месторождениям каменного угля, железной и медной руды, апатитов, асбестов и других полезных ископаемых.

Открытие регулярного движения по всей магистрали позволило переключить на нее всевозрастающий объем грузовых и пассажирских перевозок, разгрузив таким образом работающую с крайним напряжением Транссибирскую магистраль. В этой связи значительно снизились расходы на доставку грузов и улучшилось транспортное обслуживание населения ряда отдаленных районов страны.

Приобретенный в процессе проектирования и строительства огромный опыт и созданный здесь уникальный научно-производственный потенциал позволяют нашему обществу решать и другие транспортные проблемы зоны БАМ и всего Северо-Востока страны.

Дальнейшему развитию новой топливной базы на востоке страны должно было способствовать строительство Амуро-Якутской железнодорожной магистрали. Планировалось, что будущая магистраль пересечет два новых угольных месторождения, которые вместе с действующим Нерюнгринским разрезом смогут давать государству около 25 млн. т топлива в год [3]. Кроме того, АЯМ – это во многом решение транспортных проблем Северо-Востока страны. В настоящее время для завоза грузов в Якутию используется сезонный морской и речной транспорт, дорогостоящие автомобильный и авиационный. Убыток от этого достигает 500 млн. рублей в год. К 1990 г. объем грузопотока в республику увеличился до 9 млн. т, а к 2000 г. составил около 16 млн. т. К 1987 г. на Амуро-Якутской железнодорожной магистрали было освоено 203 млн. рублей капиталовло-

жений [4]. Вместе с тем за три последующих года в городах и поселках, расположенных вдоль трасс, не было построено ни одного объекта социального назначения в капитальном исполнении, не создавались базы строительной индустрии. Дальнейшая судьба стройки во многом определяется нынешним дефицитом государственного бюджета. Существующий проект АЯМ прошел несколько экспертиз, пересмотрены в сторону уменьшения сметы и договорные работы. В советское время Союзстройбанк пятнадцать раз закрывал финансирование стройки. На наш взгляд, это был не тот случай, когда требовалось резко ограничивать строительство магистрали. По подсчетам специалистов, АЯМ мог окупиться в трехлетний период.

К 2004 г. была пущена в эксплуатацию 1-я очередь АЯМа – железнодорожная 360-километровая ветка Беркакит – Алдан – Томмот. Проектирование второй очереди, Томмот – Кердем, началось согласно постановлению правительства РФ № 242 в начале 2005 г. Строительство возложено на корпорацию «Трансстрой». Президент Якутии заявил о том, что АЯМ протяженностью 800 км будет построена к 2010 году. Планировалось, что инвестиции на вторую очередь составят 15 млрд. рублей.

В начале XXI в. российское государство стало активно обращать внимание на дальнейшее строительство и реконструкцию действующих железных дорог как в целом по стране, так и в районах нового освоения.

Дело еще и в том, что процессы глобализации и интеграции вызывают изменения социально-политического пространства России. Достигнутый уровень социально-политических изменений определяет формирование новых общественных потребностей, для которых еще не сложились адекватные институциональные формы и средства. Россия как бы открывается для общемировых изменений. Сырьевой вариант взаимодействия России с другими странами не является конечной моделью социально-политических изменений. Перспектива участия в качестве евразийского моста (связующего транспортного коридора) может стать для России фактором оживления своих позиций в мировой экономике и политике [5].

В условиях развития тенденции глобализации каждое государство стремится определить и защитить свои приоритеты, соотнося их с национальными интересами. В новой геополитической модели мира глобализационные процессы делают невозможным изолированное существование государства. Единые технологии, единый перевозочный процесс, развитие единого научно-технического обеспечения – все это, так или иначе, начинают диктовать общие правила, при которых можно существенно снизить производственные расходы, рационально разместить общемировые ресурсы. Глобализацию надо рассматривать не только как процесс экономический, но и политический, что предполагает комплексный подход в рассмотрении возможности управления этими процессами.

По некоторым прогнозам развития политических процессов в XXI в., основное развитие будет сосредоточено в треугольнике США – Европа – Россия. Производственно-технологические ресурсы мирового сообщества из-за бурного развития народонаселения концентрируются в Азиатско-Тихоокеанском регионе, поэтому представляется крайне важным реализовать преимущество географического положения России, как естественного транзитного моста и международного транспортного коридора (МТК) [6].

Геополитика выступает в новом варианте геоэкономики. С конца XX в. ряд российских и зарубежных исследователей развивают идею об окончательном переходе международных отношений с геополитической на экономическую парадигму. Такие исследователи, как Э. Люттвак, К. Жак и П. Савона, Э.Г. Кочетов, считают, что мир в принципе живет по новым – геоэкономическим, а не геополитическим законам.

Международные транспортные коридоры – идея не новая, однако создание международных транспортных коридоров является сложнейшим процессом, требующим политических, социальных, экономических и организационно-технических инноваций и преобразований, пройти через которые для российского государства необходимо.

Отсюда, согласно федеральной целевой программе «Модернизация транспортной

системы России (2002-2010 гг.)» и Стратегии развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 г., за последние годы закончены комплексные работы, связанные с реконструкцией Транссибирской магистрали. Сейчас она — самая крупная, полностью электрифицированная железная дорога в мире. Закончена реконструкция мостовых переходов, в том числе одного из крупнейших через реку Амур, завершено строительство уникального Северо-Амурского тоннеля, благодаря чему Россия получила второй выход к Тихому океану.

Байкало-Амурская магистраль может получить «второе дыхание» и серьезный импульс к развитию в связи с формированием программы евразийского транспортного контейнерного моста.

На общедоинформационном уровне готовится программа, которая позволит привлечь в российскую транспортную систему существенные объемы перевозок, ориентировочно 1 млн. контейнеров в год. Здесь Транссибирская магистраль должна будет получить серьезное подкрепление со стороны дублирующих мощностей Байкало-Амурской магистрали, которая с последующим развитием северосибирского железнодорожного направления от Усть-Кута до Тобола сможет стать ее полноценным дублером [7].

И тогда, в связи с реформой железнодорожного транспорта, появится реальная инфраструктурная возможность формирования конкуренции среди железных дорог.

Большие перспективы сулит решение транспортных проблем Западной Сибири, Якутии и Дальнего Востока, позволяющее задействовать новые экономические районы и ресурсные базы.

В ближайшее время, с учетом формирования государственных инвестиционных фондов, государственной транспортной стратегии, появляется возможность приступить к строительству так называемых капиллярных железнодорожных линий, которые соединят места расположения перспективных ресурсных месторождений с магистральными железнодорожными линиями Восточной Сибири и Дальнего Востока страны. Это продолжение строительства дорог к нефтегазовым месторождениям, строительство линии от Усть-Кута до Непы

и Ленска, линии Карабула – Богучаны, которая поможет решить не только энергетические проблемы в этом регионе, но и создаст условия развития нефтегазохимического района Богучанской ГЭС.

Очень интересным является проект по строительству Северо-Сибирской магистрали и прилегающих к ней линий: железной дороги в Якутии от Хани до Олекминска, к новым месторождениям цветных и полиметаллических руд, лесопромышленных комплексов; дороги Хани – Куранах, которая позволит не только добраться до титаносодержащих ресурсов, но и, самое главное, стать Северо-Сибирским международным транспортным коридором (вместе с эксплуатирующимся БАМом).

Проект строительства Северо-Сибирской железнодорожной магистрали от Усть-Илимска, через Богучаны – Лесосибирск – Белый Яр – Сургут – Ивдель – Сыктывкар – Котлас, к Санкт-Петербургу (Архангельску, Мурманску) относится к числу первоочередных проектов, знаменующих смену парадигмы в формировании транспортной сети.

Создание этого нового широтного хода отвечает требованиям:

- о национальной безопасности (создание хода, дублирующего Транссиб, формирование опорной транспортной решетки на базе Транссибирской и Северо-Российской магистралей с имеющимися меридиональными участками в Богучанах, Лесосибирске, Белом Яру и Сургуте; заселение на основе хозяйственного освоения широкой полосы между Северо-Российской и Транссибирской магистралями от Урала до Охотского моря с созданием «пояса безопасности» российских восточных территорий);

- о транспортного развития (строительство Севсиба позволит не только улучшить экономические показатели БАМа, но и обеспечит, наконец, превращение его из «стратегического дублирующего участка» Транссиба в полноценную транспортную магистраль);

- о экономического развития (иницирование крупномасштабного мультипликативного транспортного эффекта – массовый и «длинный» заказ отраслям промышленности и транспорту, выхода на новые, в

том числе энерго- и ресурсосберегающие технологии; формирование подходов к перспективным месторождениям полезных ископаемых и лесным ресурсам, промышленное и демографическое освоение обширных территорий, формирование новых рынков сбыта);

- о пространственной трансформации хозяйственного комплекса России (Северо-Российский Евразийский широтный транспортный коридор выступит естественным катализатором формирования нового Северного широтной пояса экономического развития страны, обеспечивающего реальное расширение экономически активного пространства азиатской части России и усиление приграничных выходов на западе и востоке РФ. Трасса Северо-Российской Евразийской магистрали простирается через существующие или потенциальные важнейшие сырьевые базы страны и выходит на западе к рынкам европейских стран, а на востоке – к рынкам стран Восточной Азии. Вдоль Северо-Сибирской магистрали сформируется цепочка новых интегрированных производственно-транспортных зон в пределах Сибири и Дальнего Востока, что повысит уровень связности не только Азиатской России, но и страны в целом).

Необходимость строительства Северо-Сибирской магистрали уже в первой четверти XXI в. подтверждается прогнозными транспортно-экономическими балансами (до 2025 г.), полученными в результате расчетов по комплексу экономико-математических моделей Института экономики и организации промышленного производства (ИЭОПП) СО РАН.

Для того чтобы формирование Северного широтного пояса экономического развития было успешным, необходимо опережающее развитие восточного и западного выходов Северо-Российской Евразийской магистрали на мировые рынки. Именно эти выходы как точки сопряжения российской транспортной сети с международными транспортными коридорами являются до сих пор узким местом даже на уже давно эксплуатируемых транспортных магистралях. Например, трудности, с которыми сегодня сталкиваются Санкт-Петербургский, Новороссийский и

дальневосточные порты, предопределены ранее существовавшей практикой транспортного строительства и недооценкой значимости подъездной инфраструктуры. Ни один из 16 крупнейших российских портов не имеет прямого выхода на федеральную транспортную сеть автодорог. Хотя из мировой практики известно, что на расстояние до тысячи километров грузы выгоднее перевезти автомобильным транспортом (для России, в силу ее природно-климатических и историко-климатических особенностей, этот показатель может быть и ниже).

Объем инвестиций в первой четверти XXI века на строительство Северо-Российской Евразийской магистрали – 10 млрд. долл. [8].

Формирующийся дальневосточный широтный транспортный коридор в перспективе должен объединить Дальневосточную железнодорожную магистраль (Якутск – Вилюйск – Мирный и далее по направлению на Новый Уренгой), прилегающие к коридору железные дороги (Якутск – Магадан и далее по направлению на Чукотку), Лена – Непа – Витим – Ленск и др., автомобильные дороги («Колыма», «Вилюй» и «Амга»), транспортные логистические узлы и некоторые другие элементы транспортной инфраструктуры.

Формирование Дальневосточного широтного транспортного коридора (завершение которого, безусловно, придется на вторую половину XXI в.) может иметь следующие позитивные последствия для всего региона:

- о обеспечение круглогодичной транспортной связью северо-восточную часть Якутии, выход Магаданской области через Якутию в общероссийскую сеть железных дорог;

- о существенное повышение уровня конкурентоспособности хозяйствующих субъектов на территории региона. В настоящее время из-за отсутствия всесезонного транспорта и необходимости в связи с этим использования схемы северного завоза транспортная составляющая в себестоимости товаров и услуг достигает от 40 до 80 процентов;

- о обеспечение выхода в новые регионы, богатые ресурсами, в частности,

- завершение строительства железной дороги Якутск – Магадан, что позволит более эффективно осваивать природные ресурсы Верхне-Индигирского и Аллах-Юньского горнопромышленных районов с месторождениями золота, полиметаллов, сурьмы, олова и др.;

- строительство железной дороги Лена – Непа – Витим – Ленск, что даст дополнительный импульс развитию алмазоносных и нефтегазовых районов западной части Якутии, ставших уже сегодня перспективной зоной экономического роста всего Дальнего Востока России. Станет реальной возможность вовлечение в хозяйственный оборот целого ряда месторождений Непско-Ботуобинской нефтегазовой провинции, находящейся на стыке Иркутской области и Республики Саха (Якутия) и имеющей мировое значение;

- о принципиальное изменение транспортной доступности региона. В настоящее время практически единственной транспортной артерией (для более чем 80 % территории Республики Саха (Якутия)) служит сезонный водный путь по реке Лене. Строительство железной дороги только до Якутска уже сможет существенно облегчить транспортные проблемы края. При круглогодичном транспортном обеспечении доступнее станут более 47 % территории Якутии, где проживает почти 92 % населения республики. Именно на этой территории сейчас сосредоточено практически все производство товаров и услуг (96 %). Эффект будет больше, если параллельно с прокладкой железной дороги на Якутск будет решаться задача создания опорной сети автомобильных трасс в республике.

Конечной целью формирования этого широтного коридора (в лучшем случае, это возможно за пределами первой половины XXI в.) является создание транспортной связи между двумя материками – Америкой и Евразией.

Вариант начала формирования Восточного широтного транспортного коридора в первой половине XXI в. ориентирован, в первую очередь, на усиление связности российской территории. Главная функция этого коридора многоаспектна: объединение проблемных сегодня полярных российских

территорий в единое экономическое пространство; придание импульса хозяйственному развитию регионов; освоение природных ресурсов территорий, через которые он будет проходить. Этот коридор обеспечит кратчайший выход для продукции дальневосточных регионов на рынки стран Восточной Азии и, в свою очередь, облегчит выход китайских товаров на рынки стран Европы.

Дальневосточные регионы к моменту начала формирования коридора должны определиться в долгосрочной перспективе со своей позицией к создающимся в странах Восточной Азии глобальным экономическим воротам и начать формировать свои, внутренние (государственного и регионального масштаба) ворота на магистральных транспортных линиях, т. е. создавать свои полюса роста с учетом мировых тенденций в разрешении транспортно-экономических проблем.

Инвестиционная программа по данному транспортному мегапроекту в первой четверти текущего столетия – порядка 2 млрд. долларов США.

Формирование и модернизация Лено-Якутского меридионального транспортного коридора предопределяется потребностями регионов Дальнего Востока и интересами сопредельных государств. Важное место в основе этого комбинированного коридора должен занять самый восточный, проходящий по линии Китай – Россия (Сковородино – Якутск – Тикси) – Европа, ориентированный в значительной степени на обслуживание внутренних перевозок. При наличии грузопотока из стран Северной Азии коридор может принять участие в его обслуживании. В этом случае у России появляется дополнительная выгода: в процессе глобализации мировой экономики формируются экономические макрорегионы, и между ними образуются глобальные грузовые потоки, порождаемые перетоком международного капитала на реализацию наиболее эффективных проектов.

В то же время следует отметить, что производственные активы в отраслях транспорта крайне устарели. Износ основных фондов в них достиг 55-70 % и продолжает нарастать. В железнодорожной отрасли он составляет 50 % [9]. К тому же, работа по строительству и модернизации ее объектов недос-

таточно ни по своему объему, ни, что самое главное, стратегическим задачам, на решение которых она должна быть нацелена.

На наш взгляд, здесь нужны не эволюционные, как делается сейчас, а кардинальные меры по увеличению государственного финансирования этой сферы – в разы, а не на проценты. У правительства есть для этого возможности и средства, но их мешают осваивать либеральные позиции, на которых оно находится.

Расходы федерального бюджета Российской Федерации в 2006 г. составили 4,3 трлн. р. Из них только 4 % (173,8 млрд. руб.) потрачено на нужды транспортного комплекса, включая Министерство транспорта и все федеральные транспортные агентства. Для России с ее протяженными транспортными коммуникациями и критическим износом фондов это недопустимо низкая величина.

Бытует мнение, что у российского государства, которое до сих пор остается основным собственником транспортной инфраструктуры нет денег на осуществление простого, а тем более расширенного, воспроизводства этого сегмента хозяйства. Однако это не так.

В последние годы у российского правительства за счет благоприятной внешнеэкономической конъюнктуры и изъятия в бюджет части природной ренты появились, без преувеличения, огромные финансовые ресурсы в форме золотовалютных резервов, Стабилизационного фонда и профицита федерального бюджета, которые многократно превышают потребности не только транспортной, но и всей российской инфраструктуры, включая ЖКХ.

Так, в 2005 г. федеральный бюджет был исполнен с профицитом в размере 1 трлн. 612,9 млрд. руб. Золотовалютные резервы ЦБ РФ составили 266 млрд. дол. США (по состоянию на август 2006 г.). Стабилизационный фонд России превысил 2,2 трлн. руб., т. е. более 82 млрд. долл. (по состоянию на 1.08.2006 г.).

В совокупности эти финансовые запасы государства уже превышают общую потребность российской инфраструктуры в инвестициях [10].

Комплексное развитие зоны БАМа предполагает также второй выход железнодо-

рожной трассы к Тихому океану, поскольку растущая торговля стран АТЭС с Европой открывает серьезные возможности использования БАМа как самого короткого и надежного транспортного пути между этими мировыми центрами. Важным представляется и расширение собственной торговли с АТЭС.

В этом плане актуальна идея создания трансконтинентальной железнодорожной линии протяженностью 15 тыс. км от Ирландии до Токио «Япония – Европа», из них свыше 10 тыс. км – по территории России, используя кратчайший путь по БАМу от Тайшета до Комсомольска-на-Амуре.

Далее потребуются проложить железную дорогу до мыса Лазарева и прорыть тоннель протяженностью 7 километров под проливом Невельского на Сахалин, реконструировать Сахалинскую узкоколейную дорогу до мыса Крильон и соединить остров Сахалин с островом Хоккайдо тоннелем или мостом протяженностью 40 километров. Японские острова уже соединены тоннелями. Англия соединена с материком тоннелем под Ла-Маншем, а Швеция и островная часть Дании – с материком. Необходимо соединить Ирландию с Англией 56-километровым тоннелем, решение о сооружении которого уже принято.

В последнее время значительно возрос интерес к возобновлению строительства тоннеля на Сахалин (22 марта 1999 в секретном железнодорожном хранилище на севере Хабаровского края обнаружен архив двух спецобъектов сталинского ГУЛАГА –строек №№ 500 и 506. Это материалы изысканий, проектная и исполнительная документация строительства железнодорожного тоннеля, который должен был соединить материк и остров Сахалин).

Действующая паромная переправа Ванино – Холмск не справляется с перевозкой грузов. Кроме того, все острова Японии уже связаны между собой железнодорожными линиями, включая остров Хоккайдо, находящийся всего в 19 километрах от Сахалина. Таким образом, технически вполне реально создание Трансконтинентальной железнодорожной линии протяженностью 15000 километров: Токио – Сахалин – Комсомольск –

БАМ – Транссиб – Москва – Минск – Варшава – Берлин – Лондон.

Возрождение проекта строительства тоннеля под Татарским проливом до Сахалина может стать весьма перспективным. Тоннель позволит обеспечить железнодорожное сообщение острова с материком.

Новая транспортная железнодорожная межконтинентальная линия приведет к объединению четырех рынков: Европейского Союза, Восточной Европы, России и Японии. Таким образом, будут надежными кратчайшими путями слиты воедино экономические интересы этих регионов, включая Китай и всю континентальную часть Азиатско-Тихоокеанского региона. Это, несомненно, станет мощным противодействием экономической, политической, финансовой и военной экспансии Соединенных Штатов. Противодействием мирным. С такой идеей и вступила Россия в XXI век.

Нельзя не сказать и о возникших проблемах в области транзитных грузоперевозок, с которыми предстоит познакомиться уже в ближайшее время. А именно – о столкновении интересов нашей системы БАМ – Транссиб и возрождающегося Великого Шелкового Пути – комплексного евразийского трансконтинентального моста.

У БАМа есть свои недостатки. Это одноколейная, почти на всем протяжении, дорога, которая к тому же заканчивается в «тупиковом» Комсомольске-на-Амуре. Дальше к океану идет старая лесовозная ветка, не приспособленная для масштабных перевозок. Между тем, предприимчивые соседки-китайцы начали строить дорогу, которая, по их замыслу, должна стать конкурентом Транссибу и БАМу. Эта дорога, в сущности, является продолжением КВЖД, которую Россия построила еще в прошлом веке, а в 1952 г. безвозмездно передала КНР.

Общая ее протяженность от начального пункта в портовом городе Ляньюньган, который находится севернее Шанхая, до конечного пункта г. Роттердама по наиболее короткому пути – 10,9 тыс. км. На китайской территории магистраль пролегает по маршруту порт Ляньюньган – Сиань – Ланьчжоу – Урумчи – Алашанькоу, где она соединяется с железнодорожной сетью Казахстана, которая получила название Трансази-

атской (ТАЖД), проходит по территории Казахстана и пересекает границу с Китаем на станции Дружба, ставшей после распада СССР достоянием Казахстана. Сегодня Дружба – составная часть Алма-Атинской железной дороги, которая также стала одним из важнейших участков ТАЖД. Согласно пограничному соглашению, заключенному между министерством транспорта Республики Казахстан и министерством железных дорог КНР, через станцию Дружба с сентября 1991 г. было открыто движение. Вскоре после этого и родилась идея создания Трансазиатской, а затем и Евроазиатской железнодорожных магистралей. Если оба эти проекта будут доведены до конца, то Транссиб и БАМ станут не нужны ни Западу, ни Востоку. Согласно проекту, через станцию Дружба из Китая, Индии, Вьетнама, Кореи в Турцию и далее в страны Европы пойдет до 15 млн. т грузов в сутки.

Уже в 1996 г. в Китай через Дружбу было завезено 2005 тыс. т грузов, в том числе из Казахстана – 1370 тыс. т, из Узбекистана – 516 тыс. т, и лишь 95 тыс. т – из России. Из Китая вывезено 195 тыс. т, в том числе в Казахстан – 40 тыс. т, в Узбекистан – 131 тыс. т, а остальное – в Туркменистан, Кыргызстан, Россию. При этом пропущено 15 40-вагонных маршрутных поездов из Южной Кореи в Узбекистан [11]. Стараясь привлечь на Трансазиатскую и Евроазиатскую магистрали больше грузов, заинтересованные страны СНГ, а также Иран и Турция, разрабатывают совместные программы. Наибольшую активность проявляют Казахстан и Китай. Так, перевозка грузов по железным дорогам Казахстана в КНР осуществляется по ставкам международных транспортных тарифов с коэффициентом 0,5, в то время как на Транссибе действует коэффициент 0,6. Недавно железные дороги Казахстана и Китая с целью увеличения грузооборота приняли решение применять при транзитных перевозках через Дружбу специальные сквозные ставки. Кроме этого, они хотят привлечь максимальное количество пассажиров. Еще в 1992 г., то есть к открытию международного пассажирского сообщения, на станции Дружба был отреставрирован вокзал. Стал расширяться и жилой поселок: сегодня здесь живет около 3 тыс. человек. По

сути, Евроазиатская и Трансазиатская магистрали уже начали свою жизнь, получив обиходное название «нового Шелкового пути». Кстати, так называется и комфортабельный поезд «Жибек жолы» («Шелковый путь»), который вот уже 5 лет курсирует из столицы Казахстана в Уйгурский автономный район КНР. В ближайшее время планируется открытие международного пассажирского сообщения по маршруту Алма-Ата – Пекин, а в дальнейшем через Дружбу планируется перевозить до 500 тыс. пассажиров в год. Большие надежды здесь возлагают на ввод в эксплуатацию новой железнодорожной линии Тенжен – Серахс – Мешхед между Туркменистаном и Ираном. Впрочем, достаточно взглянуть на схему Трансазиатской железной дороги, идущей от Желтого моря до Черного, чтобы стали ясны ее перспективы. Соединение же Трансазиатской дороги с Евроазиатской облегчит путь от портов на Балтике и Северном море к дальневосточным портам.

Далее, из Казахстана грузы могут идти по уже существующим в основном магистралям в нескольких направлениях: 1) Казахстан – Россия – Белоруссия – Польша – Западная Европа; 2) Казахстан – Россия – Украина – Румыния – Южная Европа; 3) Казахстан – Узбекистан – Иран – Турция – Южная Европа.

Вероятно, именно эти обстоятельства подвигли крупнейшие банки мира вложить свои средства в развитие Евроазиатской и Трансазиатской дорог. Среди инвесторов можно назвать Всемирный банк, Азиатский и Исламский банки развития, ЕБРР. По мнению руководителя Европейского сектора Железнодорожного консалтингового общества Германии Петера Кульке, проект развития трансазиатского коридора и нового Евроазиатского континентального моста – один из самых гигантских транспортных проектов нашего столетия. Европейский Союз уже определил основные направления развития панъевропейской транспортной сети. Так, вторая панъевропейская транспортная конференция обнародовала планы основных маршрутов в Азию. «Шелковый путь» предполагается «подключить» через железнодорожный коридор, который ведет из Западной Европы в Стамбул. Ответвления от «нового Шелкового пути», по мне-

нию западных экспертов, пойдут к трассе, связывающей Москву с Западной Европой, а также к паромным переправам через Черное море и оттуда – в Румынию и Болгарию.

Наибольший выигрыш получают КНР и страны Центральной и Средней Азии.

Во-первых, Китай получает выход на широкие просторы в самом центре Азии. Отсюда торговые потоки китайских товаров, причем промышленных, могут течь на рынки всех стран континента, в том числе и в страны ЕС, которые являются его главными партнерами. Следовательно, будут осваиваться рынки и других стран. Из Европы в Китай пойдут новейшие машины, оборудование, современные технологии и т. п.

Во-вторых, государства Средней Азии, прежде всего Казахстан, Узбекистан, Туркменистан, – это сейчас для КНР потенциальные, а через несколько лет реальные поставщики нефти, газа и прочего сырья, материалов, без получения которых в КНР может не состояться выполнение перспективной программы развития до 2010 г.

В-третьих, Китай получает крупный экономический выигрыш от транзита товаров в Европу из Японии, Кореи и других стран ЮВА. Третья часть всей магистрали (4131 км) проходит по территории Китая, что позволит ему получать большие доходы от транзитных перевозок грузов. (Для справки: стоимость транспортировки одного контейнера из Южной Кореи и Японии в Центральную Европу составляет 1550-1750 долл.).

В-четвертых, КНР получает возможность улучшить транспортное обеспечение развития экономики и внешнеэкономических связей своих северо-западных и северных районов с населением около 300 млн. чел. Магистраль проходит по богатым разнообразными природными ресурсами территориям: только в регионе ее тяготения (полоса шириной 200 км) сосредоточено 63 % общенациональных запасов угля, 40 % – нефти, 50 % – природного газа, от 30 до 77 % – запасов алюминия, меди, золота и других полезных ископаемых.

В-пятых, магистраль проходит через 11 провинций Китая, и ее функционирование рассматривается как важный фактор ускорения экономического развития внутренних

районов страны, их активной интеграции в мирохозяйственные связи, ослабления региональных диспропорций в развитии национальной экономики. Дорога должна стать осью экономического развития тяготеющих к ней регионов. Предусмотрено сооружение вдоль магистрали предприятий по добыче и переработке природных ресурсов, нефте- и газопроводов, а также современных линий связи; развитие туризма и международных культурных обменов.

По заявлениям экономистов из государств Средней Азии, создание «нового Шелкового пути» оказывает благоприятное воздействие на экономическую ситуацию в этом районе. «Стыковка евроазиатских железных дорог, – пишет казахский экономист У. Касенов, – это эпохальное событие, знаменующее собой возрождение Великого Шелкового пути, издревле соединявшего Европу и Азию». И, как следствие этого, происходит существенное повышение роли и значения Казахстана как крупного транзитного узла евроазиатского значения. С открытием трансконтинентальной железной дороги начинает набирать обороты важнейший фактор роста – расширение международной торговли, активизируется туризм, повышаются шансы на приток иностранных инвестиций. Все государства Средней Азии получили выход через соседние страны к морям и океанам, расширяют свои торгово-экономические связи.

Поскольку Казахстан расположен на самом выгодном участке трансконтинентального моста, то он надеется на получение значительной валютной выручки за транзит грузов и обслуживание туристов. КНР в настоящее время является одним из крупных торговых партнеров Казахстана.

Немалые экономические и другие выгоды от трансконтинентального моста рассчитывают получить страны ЕС. Прежде всего, они получили прямой доступ на рынки Китая с его северо-западной стороны. После Японии страны ЕС занимают второе место в торговле с Китаем, причем постоянно имеют значительное положительное сальдо. Во-вторых, трансконтинентальный мост дал возможность странам ЕС осваивать товарные и сырьевые рынки государств Средней Азии, создавать в этом районе различного

рода стратегические заделы, завязывать ту же узлы на капитале и т. д.

Таким образом, создание второго евразийского моста (если первым считать систему БАМ – Транссиб) уже сейчас существенно активизировало и уплотнило торгово-экономические связи в районе Средней Азии.

Между тем, специалисты МПС России считают, что Евроазиатская магистраль не способна стать главной дорогой между Западом и Востоком.

В частности, трасса, особенно южной ветви «нового Шелкового пути», уже проходит, начиная от Ляньюньгана и кончая северо-западными провинциями Китая, в зоне экологического бедствия, опасной водной и ветровой эрозии, острой нехватки водных ресурсов, обезлесивания и наступления песков. Двигаясь далее на запад, магистраль попадает в зону сложных природных условий и межнациональных конфликтов.

У Транссиба и БАМа, утверждают они, преимуществ больше. Это электрифицированная двухпутка (Транссиб, частично – БАМ), по которой можно проехать с Дальнего Востока в любой город Европы. БАМ, который на 500 км короче своего «старшего брата», по их мнению, тоже перспективен. Однако «шоковая терапия» реформ вынудила железнодорожников ввести высокие тарифы, в результате чего поездки по магистрали стали не по карману даже иностранцам. Как будто сейчас ситуация меняется к лучшему: МПС нашло возможность снизить тарифы. Но есть и другие проблемы. Деловые люди опасаются необустроенности (в плане инфраструктуры) Транссиба и БАМа и даже считают эти дороги небезопасными для жизни и имущества. Необходимо учесть, что в сравнении с Евроазиатской магистралью эти дороги, в сущности, короче, ведь они расположены дальше от экватора. По ним путь с Дальнего Востока до Лондона или Мадрида занимает меньше времени.

И не случайно появился еще один «проект XXI века»: железнодорожный коридор Мадрид – Чикаго через БАМ, с продолжением этой магистрали до Якутска и Берингова пролива.

Таким образом, процессы глобализации и интеграции вызывают изменения социаль-

но-политического пространства России. Достигнутый уровень социально-политических изменений определяет формирование новых общественных потребностей, для которых еще не сложились условия.

Перспектива участия в качестве евразийского моста (связующего транспортного коридора) может стать для России фактором оживления своих позиций в мировой экономике и политике.

Только при усилении и расширении опорной транспортной сети удастся, наконец, задействовать потенциал экономико-географического и геополитического положения восточных регионов азиатской части России (или ее субъектов) в масштабе мирохозяйственной системы (или ее части). Тогда этот потенциал, наконец, станет реальным «ресурсом положения и пространства» в виде предоставления (своего рода экспорта) услуг (прежде всего всех видов транспорта, современных систем передачи информации и связанных с ними сфер экономической деятельности) формирования «зон интересов», как правило, в сопредельных регионах. Критерием рациональности использования столь специфического ресурса является конкурентоспособность, экономическая отдача в широком ее понимании (например, создание условий освоения новых ресурсных баз или решение проблем социально-экономического развития субъектов Федерации), национальная безопасность и политическая значимость России в мировом сообществе.

Литература

1. Аджиев М.Э. Новые индустриальные стройки Сибири и Дальнего Востока: моногр. М.: Знание, 1983. С. 15.
2. Федин В.М. Ведущая сила БАМа: моногр. Хабаровск, 1984. С. 8.
3. Бандман М.К. Государственное регулирование экономической политики: вехи, задачи и пути ее реализации в Сибири // Регион: экономика и социология. 1996. № 2. С. 38.
4. Власов Г.П., Власова Н.Г. Государственная политика в освоении новых районов Сибири и практика ее реализации: моногр. Братск, 2011. С. 73-74.
5. Арсенов В.И. Транспортная система

России в формировании единого экономического пространства евроазиатского континента: глобальные грузовые потоки, транспортная стратегия государств континента. Конкурентоспособность МТК // Вестн. Евроазиатского транспортного союза. М., 2005. Вып. 1. С. 15-19.

6. Ишмуратов Б.М. Сибирь в российской и мировой перспективе: очерки социально-экономической и политической географии. Иркутск: Отгиск, 2003. 170 с.

7. Ивашов Л.Г. Геополитическое противоборство: место и роль России // Геополитическая доктрина России: реалии и проблемы выбора: материалы науч. конф. СПб.: Балт. техн. ун-т, 2004. С. 7-23.

8. Логов О.И., Хачатуров В.Р. Проект «Восточный российский ход в XXI век» - путь геополитической стабильности мира в I в. //

Материалы международной конференции «Международная безопасность и стратегическая стабильность – приоритеты XXI века», 19-20 мая. М., 2001. С. 15-16.

9. Лapidус Б.М. Развитие транспортной системы страны // ЭКО. 2006. № 3. С. 63.

10. Транспортно-промышленное освоение Сибири и Дальнего Востока – системный фактор прорывного развития экономики России: аналит. докл. М.: ИЭОПП СО РАН, 2006. 138 с.

11. Там же. С. 81.

12. О внесении изменений в федер. закон «О федеральном бюджете на 2006 г.» от 26 июля 2006 г. № 135-036 - ФЗ // Система платежей при пользовании недрами: Федеральное законодательство о недрах и практика его применения: сб. федер. нормативных правовых актов. М., 2006. 308 с.

УДК 93/94

**СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ И КУЛЬТУРНОЕ РАЗВИТИЕ
КОРЕННЫХ МАЛОЧИСЛЕННЫХ НАРОДОВ СССР В 1950-1991 гг.
(к историографии проблемы)**

*В.А. Кудашкин, канд. ист. наук
БрГУ, Братск*

На основе опубликованных источников проанализирована национальная политика советского государства в отношении коренных малочисленных народов в период с 1950 по 1991 гг.

Ключевые слова: Восточная Сибирь, национальная политика, историография, коренные малочисленные народы.

Современное российское общество нуждается в конкретной информации об этнокультурных изменениях и уровне социокультурного развития в отдельных регионах и у отдельных народов для обоснованности научных данных о тенденциях культурно-исторических процессов. Ученые-археологи, этнографы, языковеды, антропологи исследовали историю северных народов, которые не потеряли своей самобытности и индивидуальности, не утратили традиции, обычаи, фольклор, образ жизни, язык, что, по сути, составляет душу народа, его культуру. О коренных малочис-

ленных народах Севера и Сибири написано много. В информационном массиве история и реальность малочисленных народов Восточной Сибири не столь заметна, и требуется более глубокая работа по изучению их этнокультурных процессов.

На сегодняшний день существуют исследования, посвященные отдельным аспектам истории малочисленных народов Восточной Сибири в советский период. Однако проблемы социально-экономической политики и культурного развития самостоятельно в исторической литературе фактически не рассматривались.