

Необходимость формирования новой транспортной логистики для обеспечения Восточного бастиона безопасности России



С. С. Гончаренко,
канд. экон. наук,
президент Евроазиатского
транспортного
инновационного центра

Сегодня США пытаются остановить Специальную военную операцию с выгодой для себя, игнорируя принципиальные требования России. При этом США опосредованно, через европейские государства, вооружают Украину, одновременно переводя экономику Европы в режим военной мобилизации. Военный кулак НАТО усиливается для удержания вооруженных сил России на западном направлении. Все это нацелено на перенос агрессивных действий США в Азиатско-Тихоокеанский регион против Китая и ослабление нашей страны на восточном рубеже.

Противники России учитывают огромное расстояние между ее противоположными границами и существующие ограничения транспортной логистики по переброске войск в ее азиатской части. В этих условиях перед РФ стоит неотложная задача — ускоренными темпами устранить имеющиеся ограничения транспортной логистики.

Привлекательные международные инфраструктурные проекты не всегда безопасны

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 г. был введен отдельный раздел с указанием двух необходимых стратегических проектов в азиатской части страны: Северо-Сибирская магистраль «с необходимостью строительства в ближайшее время»; «в перспективе железнодорожная магистраль на Камчатку». Ускоренное транс-

портное освоение Сибири и Дальнего Востока широко обсуждалось в общественных, научных и деловых кругах, в том числе на Петербургских и Байкальских международных экономических форумах [1, 2]. На круглых столах среди прочих представлены доклады по строительству как Северо-Сибирской магистрали, так и Трансконтинентальной магистрали (ТКМ) через Берингов пролив.

В частности, предложения по ТКМ были составлены в продолжение подраздела 2.1. «Трансконтинентальная магистраль через Берингов пролив» Концепции развития транспортного комплекса РФ: Северо-Восточный вектор [3]. Авторы подраздела кратко изложили историю замысла проекта, которая важна для понимания его влияния на безопасность страны. Напомним, такой проект был поддержан еще в царской России. Но работа должна была осуществляться на условиях предоставления Нью-Джерсийской компании концессии на 90 лет с передачей полосы земель вдоль всей трассы (шириной 24 км, общей площадью 150 тыс. км²). Сочтя конкретные условия невыгодными, русские договор отвергли.

В 1990-е гг. США вновь внесли на обсуждение строительство ТКМ. Зарегистрирована корпорация Interhemispheric Bering Strait Tunnel and Railroad Group (IBSTRG) — «Трансконтиненталь». Ее учредителями выступили более 20 американских юридических лиц, среди которых штат Аляска, Американская ассоциация железных дорог, Ассоциация малых

«Наша страна — с некогда самой мощной защитой своих внешних рубежей — в одночасье оказалась незащищенной ни с Запада, ни с Востока. На создание новых, современных и реально защищенных границ уйдут многие годы и потребуются миллиарды рублей. Но и здесь мы могли быть более эффективными, если бы действовали своевременно и профессионально».

Президент РФ В. В. Путин, из обращения в связи с трагедией в Беслане, 4 сентября 2004 г.

народов, владеющая землей в районе Берингова пролива, крупные железнодорожные, строительные и консалтинговые компании, фирмы, специализирующиеся в области добычи и переработки сырья. Тогда же в России было зарегистрировано Российское отделение корпорации и создан Координационный научно-технический совет, объединившие более 100 организаций, администраций заинтересованных регионов, специалистов, общественных и политических деятелей.

Реализация проекта ТКМ, по мнению его авторов, позволила бы обеспечить укрепление геостратегического положения России в АТР, развитие транспортной инфраструктуры, повышение конкурентоспособности продукции региона, повышение инвестиционной привлекательности прилегающих территорий и т. д.

На Петербургском экономическом форуме в 2004 г. в докладе К. Л. Комарова «Актуальные проблемы реализации транспортной стратегии России в свете решения задач удвоения ВВП в среднесрочной перспективе» даже был представлен прогноз транзита грузов по ТКМ стран геостратегического треугольника (табл. 1).

Однако всю неоднозначность подобных, на первый взгляд, привлекательных планов хорошо иллюстрирует другой материал — поступивший в 2005 г. в Минтранс России на заключение проект Международной академии наук по проблемам национальной безопасности¹ «Связка», разработанный при непосредственном участии компаний и граждан США, Великобритании и Швейцарии. Его полное название — «Развитие транспортной и сопутствующей инфраструктуры России как интегрированной составляющей мировой транспортной системы».

По мнению авторов этого «благотворительного» проекта, российская инфраструктура «не образует никакой осмысленной системы» и потому должна быть доработана (а фактически переработана). В частности, намечалось строительство железнодорожной магистрали, соединяющей через тоннель под Беринговым проливом Россию с Аляской с последующим созданием «Зоны совместного хозяйственного пользования и развития, включающей Аляску, Северные территории Канады, штат Вашингтон, Чукотку, Камчатку, Магаданскую обл., Сахалин и Курильские острова».

¹ Международная общественная организация, ликвидирована по решению суда от 12 ноября 2012 г.

Таблица 1. Железнодорожный транзит через Российскую Азию (прогноз)

Направления	Годы		
	2010	2020	2040
Северная Америка — Европа, млн т	39–47	62–92	42–140
Европа — Восточная Азия, млн т	30–36	46–70	32–105
Северная Америка — Восточная Азия, млн т	37–44	58–88	40–103

Казалось бы, строительство новой транспортной международной инфраструктуры — дело всегда хорошее. А вот и далеко не всегда, если забывают о вопросах национальной безопасности и суверенитета.

Первое. Сторонники Аляскинского перехода убеждают, что резкое снижение времени прохождения грузов между США и Китаем (на 15 дней) позволит привлечь на маршрут значительный (до 100 млн т) объем китайско-американского транзитного груза. Этот транзит якобы и экономику спасет, и восток страны позволит заселить. Они правы: восток России будет заселен, но только не русскими. Как говорил П. А. Столыпин: «этот край только по названию останется русским».

Почему-то не учитывается, что перевозка грузов водным путем через Тихий океан на порядок дешевле, чем по железной дороге. При этом одно судно, берущее на борт 12–15 тыс. контейнеров, заменяет железнодорожный состав длиной от Джалинды до Алдана.

Второе. При первоочередном строительстве ТКМ транснациональные корпорации получают действительно «независимый» вход в ресурсные районы Азиатской части России. Китайско-американский «транспортный и человеческий серп» отсечет Дальний Восток от России. Япония с готовностью присоединится к разделу дальневосточного пирога, быстро проложив сухопутные переходы с Хоккайдо на Сахалин и с него на материк. После этого произойдет естественное сжатие единого экономического пространства России, и можно будет воочию убедиться в снижении эффективности производства в Европейской части страны и Урала, лишенных доступа к ресурсам Дальнего Востока, Сибири и вынужденных приобретать их на мировых рынках.

Третье. При установлении транспортной связи между Россией и Аляской наиболее опасным является несоблюдение стратегической этапности формирования тех или иных транспортных коридоров, которая должна исходить из условий выгоды страны и ее безопасности.

Внутренняя связность территории должна быть намного выше, нежели транспортные связи с соседними государствами. Эти требования должны касаться в том числе всех мостов и тоннелей. При первоочередном строительстве перехода на Аляску в ущерб развитию внутренних магистралей (Северо-Российской и др.) этот принцип явно нарушается.

Нацеленность на ускоренное строительство ТКМ показывает серьезность намерений американцев опередить русских в освоении наших собственных северо-восточных территорий. Это созвучно с высказываниями Вудро Вильсона и Мадлен Олбрайт о том, что России достался «главный приз истории человечества — Сибирь», которым нужно поделиться с другими.

Очень характерно и то, что при продвижении проекта «Связка» резко критиковалась Байкало-Амурская магистраль (БАМ) и даже звучали предложения ее демонтировать. А некая «неосмысленность» нашей инфраструктуры вообще стала общим местом, и это при том, что все наши транспортные пути сообщения и порты создавались исключительно исходя из насущных потребностей экономики, безопасности и территориальной целостности страны.

Предложение по финансированию проекта за счет кредита зарубежных финансовых институтов подтверждает, что он вносится отнюдь не в интересах России, а представляет угрозу национальной безопасности.

Зарубежные оппоненты всегда потребительно смотрели и смотрят на Сибирь и Дальний Восток, а соответственно, и на развитие здесь транспортных магистралей. Сибирь и Дальний Восток составляют 66,2 % территории России. Причем вдоль всей страны проходит полоса плодородия, содержащая 44 % мировых черноземов. Если разведанные ресурсы России оцениваются в 28 трлн дол. США (для сравнения Китай — 8 трлн, США — 4 трлн, Европа — 1,2 трлн), то 85 % из них находится в Сибири и на Дальнем Востоке. Причем геологически картировано лишь 20 % территории России, 55 %

требуют доизучения, а 25 % полностью не изучено. И, конечно, наиболее неизученные территории приходятся на восток и север страны. Именно здесь находятся 70–90 % минеральных и биологических ресурсов экономического потенциала России. Регионы азиатской части страны составляют сырьевой фундамент сегодняшней и будущей державности России, ее политического веса на международной арене.

К территориальному разделу огромного дальневосточного пространства России — слабозаселенного, недостаточно промышленно развитого и хозяйственно освоенного, но с огромными ископаемыми запасами (табл. 2) [4], с готовностью подключатся Япония, Великобритания, Франция, Германия и другие враждебные России страны.

Об этом свидетельствует исторический опыт (Англо-французская агрессия 1854 г., экономическое и военное противодействие России в конце XIX и начале XX вв.) [5]. Об опасности потерять русский Дальний Восток и мерах по предотвращению агрессии предупреждали П. А. Столыпин, князь А. Г. Щербаков и другие государственные деятели [6].

Оценка создания транспортного перехода через Берингов пролив приведена

Таблица 2. Добыча и запасы полезных ископаемых в Дальневосточном федеральном округе

Ресурс	Добыча, % от общероссийской	Запасы, % от общероссийских
Алмазы	98	98
Олово	100	92
Борное сырье	90	Нет данных
Золото	55	40
Вольфрам	Свыше 15	23
Древесина	13	35
Соевые продукты	80	Нет данных
Рыба	60	Нет данных
Свинец	63	9

и в публикации Центра управленческих, экономических и правовых инициатив «Стратегия» [7]: «Настоящий проект более значим для других государств — партнеров России в формировании экономического мегарегиона северной части Тихого океана, поскольку основная часть прибавочной стоимости, генерируемой проектом, будет потребляться вне территории России».

Также авторы исследования отмечают, что реализация проекта даст импульс освоению территории Северо-Восточной Сибири и северной части Дальневосточного федерального округа, а это потребует большого количества трудовых ресур-

сов и многократно увеличит плотность населения на территории. Демография России не позволит создать необходимые миграционные потоки из российских граждан, и они могут возникнуть за счет населения Китая, что неизбежно создаст политические проблемы.

Сложившаяся практика защиты инвестиций, особенно в международные транспортные коридоры, имеет прецеденты денационализации коридоров, отнесенных к категории «жизненно важных». Это особенно вероятно при наличии в зоне прохождения международного транспортного коридора дефицитного геологического сырья.



Рис. 1. Орографическая схема Северо-Востока России¹

¹ Раковская Э. М., Давыдова М. И. Физическая география России. М.: ГУС «ВЛАДОС», 2003.



Рис. 2. Байкало-Амурская магистраль и Тихоокеанская дорога вышли на западное побережье Охотского моря

Следует подчеркнуть, что для России основной риск заключается во включении территории российско-го Дальнего Востока в зону реальных жизненных интересов сопредельных государств, в первую очередь США, КНР и частично Японии либо иных центров силы, что грозит последующей потерей Россией суверенитета сначала на отдельные объекты и экономические зоны дальневосточной территории, а далее — на регионы и всю дальневосточную территорию в целом.

Реализация сценария полного или частичного лишения России суверенитета над Дальним Востоком тем более вероятна, чем больше разнятся показатели уровня социально-экономического развития «оппонентов» (особенно их сопредельных территорий) и показатели России и ее дальневосточных регионов.

Из всего перечисленного, по мнению авторов доклада, следует закономерный вывод о том, что в настоящее время Российская Федерация не готова реализовать проект перехода на Аляску на выгодных для себя условиях, поскольку способна войти в него только на правах «младшего» партнера, основной вклад которого — права на использование собственной территории. Таким образом, проект Трансконтинентальной магистрали через Берингов пролив является территориальной, экономической и демографической угрозой для России. Взаимовыгодное соглашение между Рос-

сией и США по добыче сырья можно заключить и без ТКМ.

Вопросы развития транспортной системы России в целях обеспечения ее безопасности продолжают обсуждаться, в том числе и на транспортной секции Центрального дома ученых РАН с выпуском соответствующих материалов [8, 9]. Но очевидную опасность представляет допуск к указанной деятельности представителей основных мировых конкурентов России и, тем более, ее непосредственных соседей.

В этой связи представляется оправданным привлекать в качестве стратегических партнеров для участия в инвестициях по добыче и переработке российских природных ресурсов (и даже производства в России готовой продукции из них для мирового рынка) страны Большого Юга, не имеющие общих границ с Россией. Заинтересованность должна базироваться как на их внутренних потребностях, так и возможности создания на их территориях распределительных хабов совместно с Россией: продовольствия, удобрений, руд, энергоносителей, древесины, пресной воды и др. [10].

Проект «Связка» был отвергнут в Минтрансе еще в 2005 г. (автор работал тогда заместителем директора департамента по экономике и транспортной политике и имел непосредственное отношение к экспертизе). Но с тех пор попытки проталкивания идеи первоочередного строительства Российско-Аляскинской магистрали российскими и зарубежны-

ми интересантами не прекратились. Это надо иметь в виду.

Новый транспортный проект на Дальнем Востоке: выгодный, недорогой, безопасный

Между тем есть проект развития транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке наиболее простой и посильный по финансам. Наступил момент, когда необходимо в кратчайшие сроки сформировать транспортную логистику выхода на Камчатку для обеспечения Восточного бастиона безопасности.

Для этого не потребуется даже строить железную дорогу на Камчатку. Сейчас существует принципиально иной вариант, другой подход и другое решение — новая транспортная логистика, не связанная с затратами и рисками прокладки железнодорожной магистрали по протяженной горной территории Северо-Востока России с вечной мерзлотой и тем более с сейсмической активностью (рис. 1).

Для новой логистики железнодорожная составляющая уже почти имеется. Это Байкало-Амурская магистраль и недавно построенная Тихоокеанская железная дорога от Эльгинского месторождения, выходящая на западное побережье Охотского моря (рис. 2). Основное, что необходимо сделать, — сформировать морские железнодорожные паромные линии между западным побережьем Охотского моря

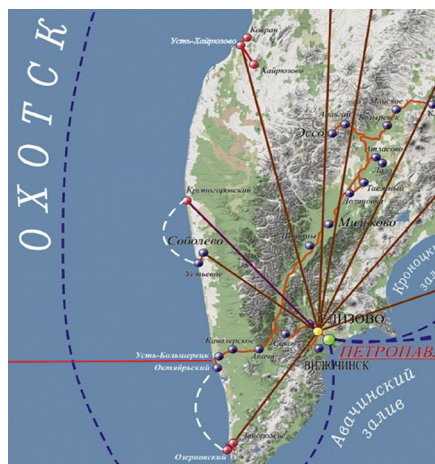


Рис. 3. Маршрут «материк — Усть-Болшерецк — Петропавловск-Камчатский»

и Камчаткой в районе поселка Усть-Болшерецкого.

Подобные паромы широко применяются в мире. Они существовали и в Советском Союзе на Балтике. О необходимости железнодорожно-паромной связи между портами БАМа и Магаданом многократно выступал экс-министр морского флота СССР В. С. Збарашенко [11]. Такие суда будут нужны и на других морях России (Каспийском, Черном, Балтийском). К тому же эти бассейны, как и Дальневосточное побережье России, обеспечены отечественной развитой береговой судостроительной и кораблестроительной базой.

Использование водного транспорта для перевозки грузов и пассажиров по Охотскому морю позволяет также полностью решить вопрос вывоза сырья из северо-восточных регионов страны на объекты переработки, расположенные в полосе БАМ и Транссиба.

В этой связи актуальной задачей является строительство на отечественных верфях современных железнодорожных паромов. Первый двухтопливный паром для судоходной линии Калининград — Усть-Луга «Маршал Рокоссовский» прибыл из Турции на достройку в порт приписки Калининград в 2022 г.

Следующим для той же линии построен паром «Генерал Черняховский». Стоимость строительства данных судов 5,1 млрд руб. Таким образом, строительство паромов в количестве, необходимом для организации судоходных линий на Охотском море, несопоставимо меньше, нежели создание сухопутного железнодорожного маршрута на Камчатку.

Между Усть-Болшерецком и Петропавловском-Камчатским существу-

ет автодорога протяженностью 218 км (рис. 3). Для повышения провозной способности на этом направлении следует проложить железнодорожную линию. Прокладка относительно небольшой трассы железнодорожного полотна здесь будет жизненно актуальной для России и при этом не потребует критически больших затрат. Железнодорожно-морская логистика обеспечит прямой и полностью неподконтрольный для недружественных стран выход России в Тихий океан.

В настоящее время российские торговые суда выходят в Тихий океан через Кунаширский пролив, южный берег которого принадлежит Японии, или через японский Сангарский пролив. России знакомы проблемы прохождения проливов, неподконтрольных иностранным государствам на Балтике и Черном море.

При организации новой транспортно-логистической линии одновременно решаются три неотложные задачи: защита восточного рубежа России; неподконтрольный выход торговых судов в Тихий океан; обеспечение срочной эвакуации населения Камчатки в случае критической сейсмической ситуации. Для этого крайне необходимо ускоренное судостроение и кораблестроение.

Выводы

1. Новая транспортная логистика обеспечит оперативную передислокацию воинских контингентов на побережье Тихого океана.

2. Формирование новой транспортной логистики на Камчатку может быть выполнено в кратчайшие сроки (3–5 лет). Инвестирование проекта не вызовет сколько-нибудь серьезных экономических проблем у России.

3. При организации новой транспортно-логистической линии Петропавловск-Камчатский превращается в крупный морской порт-хаб, грузовой и хозяйственный центр на Тихом океане, мощную бункеровочную базу на севере АТР.

4. На настоящем историческом этапе ускоренное судостроение и кораблестроение является одной из главных задач России. Это определяющий шаг, чтобы обеспечить полноправное транспортное и военное освоение Россией Мирового океана и утвердиться в статусе Великой морской державой.

5. Минтранс готов построить железную дорогу на Камчатке при соответствующем указании.

Литература

1. Аналитический доклад. Байкальский международный экономический форум — 2004. Новосибирск: Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, 2004. 115 с.
2. Аналитический доклад Байкальского экономического форума 2006. Новосибирск: Евразийский транспортный инновационный центр, Институт экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения РАН, 2006. Ч. 1. 138 с.; Ч. 2. 192 с.
3. Концепция развития транспортного коридора РФ: Северо-Восточный вектор / под общей ред. К. Л. Комарова. Новосибирск: СГУПС, 2003. С. 31–58.
4. Нехорошков В. П. Роль Трансконтинентальной магистрали через Берингов пролив в региональном развитии экономики // Вопросы экономики и права. 2012. № 3. С. 318–321.
5. Борзунов В. Ф. Транссибирская магистраль в мировой политике великих держав. М.: МИИТ, 2001. Ч. 1. 167 с.; Ч. 2. 160 с.
6. Щербатов А. Г. Обновленная Россия и другие работы. М.: Русская панорама, 2002. 422 с.
7. Лебедев В. Н., Якушев А. Ж. К вопросу о целесообразности и перспективах создания межматериковой транспортной магистрали Евразия — Северная Америка на базе сухопутного перехода Чукотка (Россия) — Аляска (США) // Стратегия развития экономики. 2010. № 20(77). С. 27–36.
8. Повышение роли транспортного образования и управления в развитии экономики и обеспечения безопасности России. М.-Н.Новгород: ЦДУ РАН, ВГУ-ВТ, ЕАТИЦ, 2021. 224 с.
9. Актуализация транспортной стратегии России на необходимое условие обеспечения экономического прорыва и национальной безопасности страны на этапах геополитического противостояния. М.-Н.Новгород: ЦДУ РАН, ВГУ-ВТ, ЕАТИЦ, 2003. Ч. 1. 481 с.; Ч. 2. 335 с.
10. Васильев С. Н., Персианов В. А., Гончаренко С. С., Фадеев Е. А. Транспортная стратегия России до 2030 г. должна получить океанскую составляющую // Вестник транспорта. 2016. № 9.
11. Збарашенко В. С. Взгляд в будущее: морские железнодорожные паромные сообщения России и СНГ. М.: Морские вести России № 2, 2020. С. 12.