

И.В. Воскресенский, Т.П. Воскресенская, Л.Ю. Николаева

Сибирский государственный индустриальный университет

СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ К СОЗДАНИЮ ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ С ПОЗИЦИЙ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТРАН

Накопление интеллектуального потенциала человечества в последней четверти XX века позволило мобилизовать ресурсы передовых стран для решения ряда глобальных задач, таких, например, как:

- Всемирная энергетическая – для обеспечения мировому сообществу единого энергетического пространства;

- Всемирная информационная – для успешного функционирования единого информационного пространства;

- Всемирная транспортная (в настоящее время – многовидовая) – для обеспечения обслуживания мирового сообщества в едином транспортном пространстве.

Эти всемирные системы определяют успешное существование мирового сообщества как единого образования. Однако нерешенной остается главнейшая проблема – создание «Всемирной сухопутной транспортной системы», которая включает в себя соединение евроазиатского и американского континентов через Берингов пролив. Проект соединения евроазиатского и американского континентов Россия, США, а также Канада и Китай должны рассматривать как историческую задачу построения моста между целыми континентами и полушариями, как глобальную задачу строительства современного Мира.

Впервые идея соединения материков Северная Америка и Евразия железнодорожной паромной связью была высказана более ста лет назад губернатором штата Колорадо Уильямом Гилпиным (1890 г.). Союз тихоокеанских дорог США поддержал эту идею и включил ее в «План Харримана». Проект предусматривал передачу Россией американской стороне в полную собственность на 90 лет территории вдоль железной дороги шириной около 26 км от Якутска до Берингова пролива.

В апреле 1918 г. В.И. Ульянов-Ленин утвердил решение о строительстве железных дорог в восточных и северных частях РСФСР, в том числе к Берингову проливу. Такое решение было продиктовано двумя задачами: с од-

ной стороны, целью становится освоение богатейших природных ресурсов Дальневосточного региона и связанное с этим увеличение плотности населения, с другой, решение стратегической цели России – обеспечение территориальной целостности и экономической независимости Дальневосточных регионов страны. Однако в то время проект не мог быть реализован: ни технических, ни экономических возможностей для этого не было. Проект был заморожен, но своей актуальности он не потерял и в настоящее время [1].

Накопленный в течение XX в. опыт строительства крупных транспортных магистралей, прогресс в науке и технике создали техническую базу для разработки и воплощения глобальных проектов мирового масштаба с мобилизацией ресурсов одного или группы государств, в том числе, Всемирной сухопутной транспортной сети (соединения Евразийского континента с Америкой через Берингов пролив тоннелем).

Появившиеся технические возможности государств, заинтересованных в строительстве всемирной сухопутной транспортной сети, не решили проблемы ее реализации, так как интенсивное развитие мировых хозяйственно-экономических связей, основанных на логистических принципах товарного обращения, поставило вопросы об окупаемости, скоростях доставки грузов, финансовых инвестициях в добывающие отрасли и освоение ими рынков сбыта. Транспортный фактор приобретает все большее значение в международном товарообмене как в части скорости экономических процессов, надежности и сохранности грузов, так и в части доступности транспортной инфраструктуры при освоении природных запасов. Кроме того, наземный транспорт является мощным демографическим фактором, обеспечивающим приток трудовых ресурсов в развивающиеся Северо-Восточные и Дальневосточные экономические районы России и Северо-Западные районы Канады и Аляски [2].

Транспортно-логистический подход к проблеме привлекает внимание в рамках Русско-Американского Тихоокеанского Партнерства (РАТОП), идет оценка возможностей по консолидации и расширению северных торговых коридоров в этой части Тихого океана между США, Китаем и Россией. Это является одним из вариантов видения мира и политической воли, а не просто предметом анализа затрат и выгод. Проект перехода через Берингов пролив – это гораздо больше, чем просто экономика. Такой проект может быть сформулирован как глобальная инвестиция в мир и взаимную безопасность, которая приведет к твердым, долгосрочным экономическим преимуществам.

В Вашингтоне зарегистрирована Международная некоммерческая корпорация «Interhemispheric Bering Strait Tunnel and Railroad Group» (IBSTRG), российское название организации – «Трансконтиненталь» (ТКМ): президент Джордж Кумал, учредители с американской стороны – штат Аляска, Американская ассоциация железных дорог, Ассоциация малых народов, владеющая землей в районе Берингова пролива, крупные строительные, железнодорожные и консалтинговые компании.

Корпорация IBSTRG провела предварительные исследования и передала результаты правительствам России и США. Российско-американская комиссия «Гор – Черномырдин» рекомендовала поддержать программу исследований по проекту строительства трансконтинентальной магистрали как «имеющему большой потенциал ...». Проект был включен в состав приоритетных программ Комитета по сотрудничеству Стран Азиатско-Тихоокеанского Региона (АТР). Правительство США планировало выделить 10 миллионов долларов для IBSTRG на исследования по проекту «ICL – World Link» (ТКМ), но финансирование сорвалось. В итоге сумма так и не была перечислена, а проект в очередной раз заморожен.

В России проект по соединению России и США железнодорожным путем через Берингов пролив официально озвучен в принятой правительством РФ «Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ на период до 2030 г.» [3]. Этот проект рассматривается как один из приоритетных и стратегически значимых. Таким образом, трансконтинентальная магистраль перешла из разряда потенциальных проектов в рамки реальной геополитики.

С целью лоббирования в США и России проекта строительства железнодорожной ма-

гистральной, соединяющей территорию США через Канаду, Аляску и Берингов пролив с Российской Федерацией, и тоннеля под Беринговым проливом в 2010 г. в штате Аляска зарегистрирована частная компания «ИнтерБеринг, ЛЛС». Эта компания конечной целью определила создание железнодорожной транспортной инфраструктуры, то есть сети межконтинентальных железных дорог Северной Америки – Евразии и соединение их с грузовыми и высокоскоростными магистралями США, Канады, России, ЕЭС, Китая и Японии. Компания «ИнтерБеринг, ЛЛС» планирует построить за свой счет туннель под Беринговым проливом и ввести в действие максимальное количество железнодорожной инфраструктуры на территории Аляски, Канады и России за счет акционерного капитала, а также участия в проектах строительства железных дорог стран, по территории которых будут проходить железнодорожные пути.

Кроме стран, проявивших заинтересованность в строительстве трансконтинентальной магистрали, свое положительное отношение к ней четко заявил Китай; его интересы в этом строительстве значительны. В мае 2014 г. Китай объявил, что рассматривает возможность строительства высокоскоростной железной дороги со своей территории в Соединенные Штаты. Предположительно линия пройдет из Северо-Западного Китая в Сибирь, затем через туннель под Тихим океаном на Аляску и далее – в Канаду, а оттуда в континентальную часть США. Общая протяженность железнодорожной трассы, уже получившей название «Китай, Россия плюс Америка» составит около 13000 км, что более чем на 3000 км больше Транссибирской магистрали, которая считается самой длинной железной дорогой в мире.

Специалисты по железным дорогам из Китайской инженерной академии заявили, что технологии для строительства такого тоннеля уже существуют, проект будет финансироваться и осуществляться непосредственно Китаем. Тем не менее Китай озабочен вопросом, кто будет железнодорожным оператором всей этой системы? Как она будет управляться? Если страны, по которым будет пролегать проектируемая железнодорожная сеть, не смогут договориться, последующее сотрудничество будет невозможным и бесполезным.

Несмотря на проявленные интересы к строительству ТКМ, до сих пор нет формализованных планов по строительству, эксплуатации и финансированию строительства железной дороги, хотя помимо экономических преимуществ видны вполне четкие стратегические,

политические и культурные выгоды от реализации такого проекта.

Реализация глобальных планов по строительству ТКМ будет бесконечно откладываться странами-участниками этого проекта по той причине, что подобная сеть с планируемым уровнем технической оснащенности не может существовать без соответствующей инфраструктуры, поэтому прежде всего должны «заработать» локальные проекты на региональном уровне, на территориях, находящихся в зоне тяготения ТКМ, основной целью которых является удовлетворение потребностей регионов в части их хозяйственно-экономического развития с перспективой интеграции в глобальную сухопутную транспортную сеть.

Реализация этих проектов наблюдается в коридорах предполагаемого трассирования ТКМ. В России запроектированы и строятся железные дороги, на первом этапе Беркакты – Томмот – Якутск (окончание строительства примерно в 2018 г.) с проектом совмещенного железнодорожно-автомобильного моста через реку Лена. Этот участок железной дороги (и параллельно ей автомобильной) является частью проектируемой ТКМ, при этом развитие транспорта в республике Саха предусматривает строительство пионерных железнодорожных линий, которые пройдут по местам залегания углеводородного, каменноугольного, железорудного, титанового, полиметаллического и золоторудного сырья и будут способствовать освоению промышленно-сырьевого потенциала малоосвоенных районов страны в рамках регионального проекта «Комплексное развитие южной Якутии» [3].

По другую сторону Тихого океана в 2007 г. властями Аляски и канадской территории Юкона было опубликовано обширное исследование под названием «Пути к Ресурсам и Портам». В нем авторы пришли к заключению, что строительство 1600-мильной линии Alaska-Canada Rail Link (ACRL), соединяющей Аляску и северную Британскую Колумбию, между существующими железными дорогами в Аляске и Канаде поощрило бы развитие добывающей отрасли и открыло бы новый торговый маршрут в Азию [4].

В исследовании «Пути к Ресурсам и Портам» предлагается подвести железнодорожное сообщение к портам на Аляске, Юконе и Британской Колумбии, что позволит экспортировать добытые здесь полезные ископаемые через Тихий океан в Китай, Южную Корею и Японию, и получить взамен грузы в контейнерах с товарами в обратном направлении. И

вместе с тем в проекте не предполагается железнодорожное сообщение через Берингов пролив. Вместо этого в нем рекомендуется решение «рельсы к портам», которое позволит получить доступ к рынкам для минеральных ресурсов.

Это локальный проект, который может стать на североамериканской стороне тем фундаментом, на котором будет возможно строительство и тоннеля под Беринговым проливом, и в целом ТКМ.

Губернатор штата Аляска Шон Парнелл предлагал строительство автомобильной дороги от города Фербенкс, куда подходит имеющаяся железная дорога Аляски, до города Ном на полуострове Сьюард и в направлении к Берингову проливу. Эта автодорога имела бы большое значение для организации снабжения стройматериалами работников строящегося тоннеля еще до прокладки к Берингову проливу железной дороги от Фербенкса. Таким образом, при формировании транспортной инфраструктуры Аляски, Юкона и Британской Колумбии предполагается ее стадийное политранспортное развитие, и это делает проект реально осуществимым.

Выводы. Приведенные примеры социально-хозяйственного развития регионов, расположенных в зоне тяготения ТКМ, показывают, что даже при отсутствии формализованных планов по строительству, эксплуатации и финансированию строительства политранспортной магистрали каждая из заинтересованных стран развивает ресурсную базу для интеграции в создание единого торгово-транспортного пространства, основой которого является политранспортная скоростная «Трансконтинентальная магистраль Евразия – Америка через Берингов пролив».

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. В о с к р е с е н с к и й И.В., В о с к р е с е н с к а я Т.П. Россия и всемирная сухопутная транспортная сеть // Вестник УрГУПС. 2014. № 4 (20). С. 26 – 31.
2. В о с к р е с е н с к и й И.В. К обоснованию концепции развития транспортной инфраструктуры районов Сибири и Дальнего Востока. Политранспортные системы. – В кн.: Тезисы УШ Международной научно-технической конференции в рамках года науки России – ЕС «Научные проблемы реализации транспортных проектов в Сибири и на Дальнем Востоке». – Новосибирск: изд. СГУПС, 2014. С. 20 – 22.
3. С о к о л о в М.Ю. О проекте государственной программы Российской Федера-

ции «Развитие транспортной системы» // Промышленный транспорт XXI век. 2012. № 5-6. С. 4 – 7.

12152.htm (Дата обращения: 20 февраля 2015 г.)

4. М а н д а л я н Э. Грядет объединение материков // Наука и жизнь. 2008. № 13 (623). Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://russianbazaar.com/en/content/>

© 2015 г. И.В. Воскресенский,
Т.П. Воскресенская, Л.Ю. Николаева
Поступила 24 февраля 2015 г.