

людей к привычному, приемлемому образу жизни, а также (во многих случаях) и к трудовой, профессиональной деятельности. Более того, обретая утраченный смысл жизни, многие клиенты после реабилитации становятся социально и экономическими активными, осуществляют как предпринимательскую, так и социально-значимую (общественную) деятельность.

С введением новых организационно-правовых форм многие учреждения социального обслуживания столкнулись с необходимостью осуществления предпринимательской деятельности. Таким образом, организации социальной сферы:

- обеспечивают собственное хозяйственно-материальное благополучие;
- составляют достойную конкуренцию аналоговым (типовым) фирмам, предлагая продукцию (услуги), по, так называемым, «социальным» ценам;
- формируют определенные инновации (продукты и услуги, ранее отсутствующие на рынке).

Список использованной литературы и источников

1. Марев О. В. Философские проблемы реабилитации / О. В. Марев // Вопросы медицины. — 2011. — № 4. — С. 41–42.
2. Официальный сайт ОГАУСО «Комплексный центр социального обслуживания населения г. Иркутск». [Электронный ресурс]. — URL : <http://соц-центр.рф>.
3. Холостова Е. И. Социальная работа: теория и практика / Е. И. Холостова, А. С. Сорвина. — М. : ИНФРА-М, 2001. — 427 с.

Информация об авторе

Данилова Евгения Николаевна — аспирант, Байкальского государственного университета экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: daniлова.92@mail.ru.

Author

Danilova Evgenia Nikolaevna — PhD student, Baikal State University of Economics and Law, 11, Lenin st., Irkutsk, 664003, e-mail: daniлова.92@mail.ru.

УДК 93/94:908
ББК 63.3

Я.А. КУЗНЕЦОВА

ИСТОРИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНЗИТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ АЗИАТСКОЙ РОССИИ*

В статье представлена историческая реконструкция формирования транспортных железнодорожных коммуникаций на азиатских территориях России в XIX–XX вв. Проведен анализ их потенциала в

* Работа выполнена при поддержке проекта РГНФ № 14-01-00109.

масштабах мировой политики создания единого кратчайшего межконтинентального транспортного коридора из Европы в Азию.

Ключевые слова: Азиатская Россия, Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали, TRACEKA, межконтинентальный мост, транзит, освоение, тоннель.

YA.A. KUZNETSOVA

THE HISTORY OF TRANSIT COMMUNICATIONS OF ASIAN RUSSIA

The article presents a historical reconstruction of the formation of railroad communications in the Asian part of Russia in XIX–XX centuries, analysis their potential in global policy of creating the shortest intercontinental transport corridor from Europe to Asia.

Keywords: Asian Russia, the Trans-Siberian and Baikal-Amur railroads, TRACEKA, intercontinental bridge, transit, development, tunnel.

Отсутствие в XXI столетии единой системы транспортных коммуникаций, которые бы соединили Европу с Азией особенно в современных условиях интенсивного роста торговли между двумя континентами, существенно затрудняет и ограничивает не только перспективное экономическое развитие стран Евразии, но и процесс формирования единого мирового рынка. Формирование новой экономически эффективной транспортной системы должно стать не только жизнеспособной альтернативой морским перевозкам, но и повысить транспортную доступность ряда стран.

Со второй половины XX в. предпринимались многочисленные попытки реализации трансевразийских проектов, среди них соглашения и договоренности регионального и межрегионального значения (EATKK, TACIS, INOGATE и др.) Особенно активно стали создаваться проекты с участием бывших советских республик, которые обладают огромным энергоресурсным, коммуникационным, военно-стратегическим, геополитическим потенциалом, а главное выгодным географическим положением.

На одной из европейских конференций Министров транспорта (ЕКМТ) «Транспортные связи Европа-Азия» была отмечена особая значимость сухопутных коммуникаций в связи с резким увеличением роли торговли в результате развития восточноазиатских стран, в особенности Китая, а также с подъемом экономики России и стран Центральной Азии. Решение этой проблемы им представлялось возможным в двух вариантах — это открытие новых наземных маршрутов, и — возрождение роли и реконструкция таких былых коммуникаций как Шелковый путь и Транссибирская магистраль [4, с. 8].

На сегодняшний день одной из крупных программ создания международного транспортного коридора является программа TRACECA —

Transport Corridor Europe — Caucasus — Asia. Эта программа была признана еще в 1998 г. на третьей пан-европейской транспортной конференции в г. Хельсинки приоритетным направлением развития транспортной системы. TRACECA — так называемый современный Шелковый путь, который повторяет историческую дорогу из Китая, через Туркменистан до Турции и Грузии в обход России. За 20 лет существования этой программы (1993–2013 гг.), в составе 13 стран-участниц, реализовано более 80 международных проектов, в том числе строительство новых нефте- и газопроводов, железнодорожных путей и портов, автомобильных трасс, создание в странах Средней и Центральной Азии современной индустрии туризма и т.д.

Однако полная реализация проекта TRACECA до сих пор ставится многими исследователями под сомнение. Дорога так и не построена. Многие участки этой трассы технически труднодоступны (например, путь из китайского Синьцзяна в узбекскую Ферганскую долину через киргизский Тянь-Шань). Существуют сложности и в процедурах прохождения погранично-таможенных пунктов при пересечении множества границ, что увеличивает время и стоимость транзитных перевозок. Кроме этого существует необходимость в обеспечении по всей трассе политической стабильности и правопорядка в зонах потенциальных конфликтов.

Именно по этим причинам территория Россия, которая географически занимает значительную часть Евразии, имеет больше преимуществ в создании межконтинентальных коммуникаций.

По сути, первый в истории евразийский мост был проложен на территории России в конце XIX в., когда была построена Транссибирская магистраль (1891–1916 гг.) — самая длинная железная дорога в мире, объединившая Европейскую часть России с Азиатской. И тем самым соединила российские западные, северные и южные порты, а также железнодорожные выходы в Европу (Санкт-Петербург, Мурманск, Новороссийск), с одной стороны, с тихоокеанскими портами и железнодорожными выходами в Азию (Владивосток, Находка, Забайкальск) с другой.

Началу осуществления грандиозного проекта предшествовала длительная дискуссия. Одна из сторон которой не была готова развивать железнодорожное строительство на столь далекой восточной периферии, и не понимала выгоды от затрат капитала во имя эксплуатации будущего транзитного пути. Другая же сторона, наоборот, доказывала прибыльность Транссиба в связи с увеличением грузопотоков из Азиатско-Тихоокеанского региона [5, с. 22].

Однако основным фактором в пользу строительства стала нестабильная внешнеполитическая ситуация. После поражения в Крымской войне в 1855 г. Российская империя потеряла черноморские проливы и возможность свободного доступа к морским международным торговым путям. Россия стояла перед выбором, либо ограничиться имеющимися торговыми

ми путями, что было губительным для развивающихся капиталистических отношений, либо искать новые варианты выхода к морским путям. Азиатская часть России с обширной территорией тихоокеанского побережья, малоизученные и малозаселенные, становятся актуальными объектами политики государства. В то же время активизируется интерес к Дальнему Востоку и со стороны ведущих стран Запада, в том числе и США.

Строительство магистрали сыграло огромное значение для страны, обеспечив выход русских товаров на рынки Китая и Средней Азии и, как казалось, безопасность новых восточных границ Российской империи.

Однако поражение в войне с Японией 1904–1907 гг. выявило слабую защищенность дальневосточных рубежей страны. Утрата Южного Сахалина и ослабление влияния в Манчжурии придали новый импульс государственной политике правительства на востоке. Одной из необходимых задач стало дальнейшее интенсивное экономическое и демографическое освоение, в том числе северных районов Сибири и Дальнего Востока. Именно к этому времени относятся планы железнодорожного строительства по «северному маршруту» с выходом в районы Якутска и Магадана и далее — к Берингову проливу. Но в результате экспедиционных работ на предполагаемом весьма труднодоступном участке постройки железной дороги от Челябинска до Тихого океана северный вариант был отклонен.

Сравнивая южный вариант (от Тайшета на Иркутск и далее вокруг Байкала на Верхнеудинск (Улан-Удэ и Читу) с северным, полковник Н.А. Волошинов, руководивший экспедицией, обоснованно высказывался за южный ход, который в то время не имел и не мог иметь альтернативы. Идея сооружения второй широтной железнодорожной магистрали через северную часть озера Байкал в дореволюционный период и вплоть до 1930-х гг. не получила практического разрешения. Страна экономически и технически не была готова к сооружению Байкало-Амурской магистрали. Тем не менее, в результате этих экспедиций и систематических геологических изысканий удалось составить первую геологическую карту изученных районов Сибири, обнаружить месторождения полезных ископаемых и т.д.

К этому проекту руководство страны вернулось в 1931 г., когда вновь возникла реальная угроза нападения Японии и захвата территории Дальнего Востока, который был связан с основной территорией государства лишь по Транссибу. В 1932 г. вышло постановление СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги» и развернулись проектно-изыскательские работы и строительство. С началом Второй мировой войны строительство Байкало-Амурской железной дороги было приостановлено и возобновлено в 1974 г. постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» (БАМ).

На сооружение гигантского железнодорожного комплекса были направлены мощные финансовые и трудовые ресурсы со всей страны. Магистраль должна была обеспечить решение ряда экономических, геополитических и стратегических задач общегосударственного масштаба, важнейшая из которых — создание кратчайшего межконтинентального железнодорожного маршрута Азия — Европа.

БАМ был призван открыть стране и всему миру доступ к природным ресурсам восточных регионов, обеспечить транзитные перевозки по кратчайшему расстоянию, снизить нагрузку на Транссибирскую магистраль.

В течение 1979–1989 гг. магистраль поэтапно была введена в постоянную эксплуатацию по пусковому комплексу, а ряд линий — в полном проектом объеме. Хотя к этому времени на некоторых участках магистрали многие технические и строительные работы не были доведены до конца. Финансирование БАМ в связи с социально-экономическим кризисом в стране фактически прекратилось. Районы нового освоения, где пролегла магистраль, остались без собственных баз, гражданских сооружений, подразделений рабочего снабжения. Прекратились и изыскательские работы в северных районах. Лишь небольшая часть месторождений находилась в эксплуатации, остальные либо были подготовлены к эксплуатации, либо требовали дальнейшего изучения.

Разработка минерального сырья, лесных, топливно-энергетических ресурсов могла существенно повысить экономический потенциал всей страны, способствовать заселению огромных территорий Азиатской России и, главное, созданию высокоэффективного хозяйственного комплекса с самодостаточной ресурсной и продовольственной базой, развитой социальной и научно-технологической сферой, сформировать новый плацдарм для дальнейшего продвижения на север.

Ученые не перестают доказывать, что переход на рельсы современного инновационного развития невозможен без освоения богатейших и во многом уникальных месторождений Сибири и Дальнего Востока и создания на их основе сырьевой базы для отечественных высокотехнологичных производств. Здесь расположены запасы редкоземельных и урановых руд, освоение которых имеет важное значение для индустрии страны и для всего мира. Отметим, что на сегодняшний день Китай является монополистом в производстве такого вида сырья как редкоземельные металлы и нередко использует этот аргумент в решении внешнеполитических споров, нарушая правила Всемирной торговой организации и вводит квоты на экспорт этого ценного сырья.

Нестабильность российской экономики до сих пор не позволяет в необходимых объемах сконцентрировать инвестиционные ресурсы, способные превратить зону Байкало-Амурскую магистрали в одну из главных магистралей подключения России к динамично развивающемуся Азиатско-Тихоокеанскому региону (АТР).

Экономический и демографический потенциал территории БАМ остается слабо освоенным. Магистраль представляет собой небольшой малозаселенный коридор шириной в 400 км от г. Усть-Кута в Восточной Сибири до поселка Ванино на Тихоокеанском побережье. Вместо предусматривавшейся перевозки ежегодно 8–10 млн т грузов в связи с сокращением промышленного производства по магистрали перевозится менее половины. Главная причина убыточности БАМ, по мнению ряда исследователей, ее недостаточная загруженность при высокой фондоемкости [5, с. 44].

При этом в настоящее время эта железнодорожная система отчасти выполняет функции межконтинентальной коммуникации, обеспечивая возможность сквозной транспортировки грузов через всю Евразию в кратчайшие сроки. Ее функционирование осложняется отсутствием некоторых звеньев транспортного сообщения.

Существует ряд современных актуальных проектов достройки БАМ, например, за счет строительства подводных туннелей, соединяющих Сахалин с материком и с японским Хоккайдо (проект «Япония — Россия — Европа»); проект железнодорожного коридора Мадрид — Чикаго через БАМ, с продолжением этой магистрали до Якутска и Берингова пролива.

Существует также перспективный проект, соединения железнодорожной системы Южной Кореи через КНДР с Транссибирской магистралью, который в определенной степени может дополнить и усилить проект «Япония — Россия — Европа». Правительство Южной Кореи, как и России весьма заинтересованы и считают необходимым соединить Транскорейской магистрали с Транссибом. В 2011 г. началась реконструкция и модернизация железной дороги от приморской железнодорожной станции Хасан до северокорейского порта Раджин. При реализации этого проекта расстояние до европейских рынков, по сравнению с действующей схемой, весьма сократится, возникает возможность организовать отправку грузов непосредственно со складов южнокорейских предприятий через Транссиб в Европу. Соответствующие доходы от транзита этих грузопотоков может получать и Россия.

Любой из вариантов «восточного российского хода» делает эту зону исключительно привлекательной для инвестиций, в том числе и внешних, поскольку дает мощный импульс развития странам Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС).

В последние годы интерес к возобновлению проекта строительства тоннеля на остров Сахалин значительно возрос. Экономисты считают, что для укрепления позиции России в мировой экономике в современных условиях, необходим такой глобальный проект, который бы обеспечил большинству стран большой «восьмерки», а также Китаю и Корее значительную даже по их масштабам выгоду. И этим проектом может стать — межконтинентальная магистраль «Япония — Россия — Европа», которая обеспечит скоростную и массовую переброску грузовых

контейнеров из Европы в Японию, Корею и Китай и в обратном направлении через Россию [3].

Чтобы проект стал реальностью достаточно решить вопрос о строительстве тоннельных переходов о. Хоккайдо — о. Сахалин и о. Сахалин — материк. Для этого требуется осуществить прокладку железной дороги до мыса Лазарева, построить тоннель под Татарским проливом на Сахалин, реконструировать Сахалинскую узкоколейную дорогу до мыса Крильон, и соединить о. Сахалин с о. Хоккайдо тоннелем или мостом протяженностью 40 км.

Соединение острова Сахалина с материком — идея далеко не новая. Одним из первых кто предложил эту идею считают земского деятеля, начальника 8-го участка Старобельского уезда Харьковской губернии «в запасе артиллерии капитан» В.В. Буткова. В 1891 г. он направил генерал-губернатору Приамурского края барону Корфу, а также военному губернатору, генерал-майору Г. Унтербергеру докладную записку «О возможности улучшения климата нашего побережья Японского моря». Из этого проекта следовало, что «...климат побережья значительно улучшился бы, если была бы возможность, заградив плотиною Сахалинский пролив южнее лимана реки Амур, отклонить холодное лиманное течение на север в Охотское море и таким образом избавить побережье от вредного влияния холодного течения. ...Нет никакого сомнения, что подобное предприятие при нынешних успехах техники вполне исполнимо, но оно и не будет стоить слишком дорого, если к нему приложить руки каторжников...» Оценивалось все это предприятие В.В. Бутковым в 40 млн дол. [2]

Через год военный губернатор, генерал-майор Г. Унтербергер представил Приамурскому генерал-губернатору барону Корфу ответ на эту «записку», в которой назвал эту идею весьма эксцентричной, а устройство предполагаемой дамбы весьма затруднительным.

Также не получил развития и проект штурмана Н.М. Осташевского. В 1915 г., после плавания по Охотскому морю и в Амурском лимане, он обратился к генерал-губернатору Приамурского края Н.Л. Гондатти с докладной запиской, в которой предлагал возвести соединительную дамбу между Сахалином и материком. Это был довольно широкий проект с устройством шлюзов и постройкой на мысе Лазарева большого порта. Автору проекта виделся целый ряд положительных результатов его осуществления и, прежде всего, это постоянная сухопутная связь острова с материком, повышение уровня воды в Амурском лимане и углубление фарватеров, улучшение климата во всем регионе, а также восходящая еще ко временам Г.И. Невельского идея укрепления обороноспособности устья Амура. Генерал-губернатор поручил оценить достоинства и недостатки этого проекта инженеру путей сообщения Г.Л. Фаерману, заведовавшему изысканиями в Тихом океане и в порту Николаевск-на-Амуре. Последний подверг проект Н.М. Осташевского серьезной критике, осно-

вываясь на данных гидрографической экспедиции генерала М.Е. Жданко, доказывающий отсутствие широкого водообмена между Японским и Охотским морями и возможности изменения климата. Кроме того, строительство дамбы через пролив, учитывая отдаленность местности и другие объективные факторы, могло дорого обойтись. Н.Л. Гондатти, ознакомившись с этими выводами, наложил на проект Н.М. Осташевского резолюцию — «Оставить без последствий» [1].

В 1930 г. Хабаровская газета «Тихоокеанская звезда» опубликовала заметку «Железная дорога материк — Сахалин», где сообщалось, что некий высокопоставленный японский чиновник (южная половина Сахалина тогда принадлежала Японии) подал записку в Крайисполком, с двумя проектами — строительство канала Кизи — Де-Кастри, и постройка плотины через Татарский пролив. По проекту предусматривалось «проведение железной дороги с материка на Сахалин и прекращение доступа холодных течений из Охотского моря к приморскому побережью». В конце 1930-х гг. проектом заинтересовалась и российская сторона, Хабаровский трест «Дальжелдорстрой» поднял проект Н.М. Осташевского. Тогда же был предложен вариант строительства тоннеля под Татарским проливом протяженностью 8 км (от мыса Лазарева до мыса Погиби). Начатые предпроектные и подготовительные работы были прерваны Великой Отечественной войной.

В 1951 г. строительство линии от Комсомольска-на-Амуре до Победино (на Сахалине) с тоннелем-переходом, обеспечивающим выход по железной дороге к сахалинским портам все же началось. Идея этого проекта опиралась на серьезный инженерный расчет, учитывала тенденции развития и долгосрочные государственные интересы. Тоннель представлялся более выгодным вариантом по сравнению с паромной переправой или мостовым переходом. Общий грузооборот проектируемой линии в первые годы ее эксплуатации предусматривался в 4 млн т в год [3]. Однако с началом корейской войны строительство несколько замедлилось, а после смерти И.В. Сталина работы полностью прекратились.

В XXI столетии проект строительства железнодорожного перехода на остров вновь стал актуальным, который может положить начало формированию транспортной оси «Япония — Россия — Европа».

В связи с этим проектом необходимым становится реконструкция и модернизация транспортных линий — Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, которые способны реализовать идею создания трансконтинентальной железнодорожной линии от Ирландии до Токио. Кроме этого в коридорах магистралей имеются районы, где средняя плотность населения равна одному человеку на 1 км² территории, подходящие для приема миграционных потоков из центральной России и стран СНГ.

Однако в сравнении с динамично развивающимся и постоянно финансируемым транспортным проектом ТРАСЕКА, проект «Япония — Россия — Европа» пока остается на уровне идейных перспектив.

Список использованной литературы и источников

1. Костанов А. И. Самая восточная дорога России: Очерки истории Сахалинской железной дороги [Электронный ресурс] / А. И. Костанов. — М. : Транспорт, 1997. — 220 с. — URL: <http://vff-s.narod.ru/sakh/tp/t00.htm>.
2. О возможности улучшения климата нашего побережья Японского моря [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.mostsakhalin.ru/publications/detail.php>.
3. Суходолов А. П. Транзитный потенциал России. Продолжение / А. П. Суходолов [Электронный ресурс] // Наука в Сибири. — 2002. — № 13. — URL: <http://www.sbras.ru/HBC/hbc.phtml>.
4. Транспортные связи Европа-Азия: материалы конф. — М., 2006.
5. Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали — мост между прошлым и будущим России / под ред. В. Н. Тарасовой, В. С. Наговицына. — М. : Изд-во Центра «Транспорт», 2005. — 348 с.

Информация об авторе

Кузнецова Яна Александровна — кандидат исторических наук, ученый секретарь, Институт истории СО РАН, 630090, г. Новосибирск, Николаева, 8, e-mail: scriptor@history.nsc.ru.

Author

Kuznetsova Yana Alexandrovna — PhD in Historical Sciences, Scientific Secretary, Institute of History of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, 8, Nikolaev st., Novosibirsk, 630090, e-mail: scriptor@history.nsc.ru.

УДК 327(57+517.3)
ББК 66.4

**Л. В. КУРАС,
Б. Д. ЦЫБЕНОВ**

РОССИЙСКО-МОНГОЛЬСКОЕ ПРИГРАНИЧЬЕ: КЯХТА В НАЧАЛЕ ХХІ в. *

В статье освещены проблемы и перспективы развития российского приграничного города Кяхта. На основе новейших данных рассмотрены вопросы строительства таких крупных проектов как АТК «Кяхта», СТЗ «Алтанбулаг» и МАПП «Кяхта».

Ключевые слова: Кяхта, развитие, проблемы, автотуристический кластер, свободная торговая зона, таможня, международный автомобильный пункт пропуска.

* Работа выполнена при финансовой поддержке проектов СО РАН № 17 «Монголия — Сибирь в ретроспективе веков» и РГНФ № 12-24-03002 «Маймачен. Прообразы свободных экономических зон в Российской империи: история, современность, перспективы».