



Оригинальная статья
УДК: 656:338.47
ББК: 65.37+65.40

Севсиб и БАМ – основа формирования новой транспортной логистики в обеспечении национальной безопасности России

Гончаренко Станислав Степанович¹

¹ Евро-Азиатский транспортный инновационный центр
¹ goncharenko.s.s@list.ru

Автор, ответственный за переписку: Гончаренко Станислав Степанович, goncharenko.s.s@list.ru

Аннотация. В статье рассматриваются возможности транспорта России по повышению национальной безопасности страны, включая различные ее аспекты, в том числе: военную составляющую, экономическую, технологическую с учетом развития зоны военных конфликтов как со стороны западных, так и со стороны восточных границ России, включая морские акватории.

Ключевые слова: транспорт, морские перевозки, суда, транспортная логистика, военно-политическое противостояние, национальная безопасность, экономика, Азиатская часть России, Мировой океан.

Для цитирования: Гончаренко С. С. СевСиб и БАМ – основа формирования новой транспортной логистики в обеспечении национальной безопасности России // В центре экономики. 2024. № 2. Т. 5. URL: <https://vcec.ru/index.php/vcec/article/view/106/121>

Original Paper
JEL Classification:
L91, L92, R12, R40

Sevsib transport and BAM – the basis of new logistics in the formation of national security of Russia

Stanislav S. Goncharenko¹

¹ Euro-Asian Transport Innovation Center
¹ goncharenko.s.s@list.ru

Corresponding author: Stanislav S. Goncharenko, goncharenko.s.s@list.ru

Abstract. The article analyzes the possibilities of Russian transport to increase the national security of the country, including its various aspects, including: the military component, economic, technological, taking into account the development of international zones from both the western and eastern borders of Russia, including sea ones. water areas.

Keywords: dresource potential; industrial enterprises; energy raw materials; forest resources; pulp and paper products; water resources.

For citation: Goncharenko S. S. SevSib transport and BAM - the basis of new logistics in the formation of national security of Russia. *In the Center of Economy*. 2024;2(5). URL: <https://vcec.ru/index.php/vcec/article/view/106/121>

© Гончаренко С. С., 2024

Введение / Introduction

Активное противостояние ведущих государств Европы, в дальнейшем и Соединенных Штатов Америки, а также Японии с востока, в отношении России носит исторический характер.

Актуальность проблемы. Общие предпосылки / Relevance of the problem. General Prerequisites

Это связано с двумя определяющим факторами: давление общего для указанных стран мирового конкурента, в лице России, а также стремлением завладения ее природными ресурсами. Противодействие проявлялось как в дипломатических интригах, так и попытках вооруженной аннексии различных частей территории России. Оно реализовывалось не только открытым, но

и скрытым способом через внедрение зарубежных агентов влияния в высшие государственные структуры и общественные сферы деятельности Российской империи, но также в частную (семейную) жизнь российских граждан.

Противостояние, переходящее в противоборство, как правило, являлось организованным, групповым, поскольку поодиночке военные и экономические потенциалы противников являлись несопоставимыми с Россией, за исключением с современных США. С последними у России выдерживается военный паритет. Групповщина проявлялась при нападении Франции на Россию в 1812 г. В армии Наполеона воевала практически вся Европа: Австрия, Бавария, Баден, Великое герцогство Варшавское, Вестфалия, Вюртемберг, Гессен-Дармштадт, Голландия, Испания, Итальянское королевство, Неаполитанское королевство, Пруссия, Саксония.

То же самое произошло в Крымскую кампанию 1853-1856 гг. когда агрессию против России совершили сообща Англия, Франция, Турция.

Аналогичная картина наблюдалась в Гражданскую войну, когда против России в качестве основных

агрессоров выступили Англия, Франция, США и Япония.

То же самое произошло и во Вторую мировую войну. В рядах германского агрессора воевали или (и) поставляли оружие страны Европы, рис. 1.

Против России воевало несколько сот тысяч французов, мечтающих вместе с немцами вновь взять Москву. Французов разбили полностью под Москвой.

За 4 года (1940-1944) Франция поставила воюющей Германии 4000 самолетов и 10000 авиационных двигателей. Более 52000 французских грузовиков составляли значительную часть автомобильного парка германских войск.

Французские авиадвигатели стояли на немецком штурмовике «Хенкель-129» и на транспортном самолете «Мессершмитт-323». 750 из 894 двухкорпусных артиллерийских корректировщиков «Фокке-Вульф-189» были произведены в Бордо и Праге. Заводы «Пежо» и «Ситроен» также работали на гитлеровскую армию. В тот период французский автопром был мощнее немецкого.

На стороне Германии во Вторую мировую войну также воевали: Нидерланды, Бельгия, Италия, Албания,



Рис. 1 / Fig. 1. Страны, поставлявшие Германии оружие и национальные воинские формирования / Countries that supplied Germany with weapons and national military units [16]



Хорватия, Норвегия, Дания, Финляндия, Швеция, Болгария, Австрия, Венгрия, Румыния, Польша (По неполным данным только советскими войсками было взято в плен 60272 военнослужащих вермахта — поляков по национальности). За Германию также воевало около 250 000 украинцев, 150 000 латышей, около 90 000 эстонцев, 50 000 литовцев, около 40 000 азербайджанцев [16].

Нападение на Россию, как правило, замышлялось и осуществлялось одновременно с различных направлений, чтобы рассредоточить российские войска по нескольким отдаленным друг от друга театрам военных действий. И здесь серьезную проблему создавало существовавшее и существующее до сих пор недостаточное транспортное сообщение, недостаток транспортных путей, к границам особенно на востоке страны.

Так происходило в Крымскую кампанию, когда одновременно с военной агрессией в Крыму англо-французская эскадра пыталась захватить Петропавловск-Камчатский для аннексии Камчатки и Дальнего Востока, а другая английская эскадра в тот же период попыталась захватить побережье Северо-Запада России со стороны Баренцева моря. Россия не имея железнодорожной магистрали от Центра к Черному морю, проиграла Крымскую войну, несмотря на самую многочисленную и сильную в Европе сухопутную армию. Войска оказалось невозможным оперативно доставить к крымскому театру военных действий. Сказались серьезные ошибки государственного управления в оценке приоритетности строительства железных дорог различных направлений [1]. Дальний Восток был тем более фактически оторван в транспортном отношении от государственного центра. И успех в отражении агрессии англо-французской эскадры можно отнести исключительно к героизму немногочисленного российского воинского контингента и русского гражданского населения Петропавловска-Камчатского. Точно также героически проявило себя население при попытке англичан аннексировать территории Северо-Запада России: побережья Баренцева и Белого морей [17, 18].

Повторение проблем с несовершенством транспортной (железнодорожной в основном) логистики происходило в Гражданскую войну. Англия пыталась захватить Северо-Запад России, Франция вторглась на юго-запад Украины, США и Япония пытались подчинить Дальний Восток. Именно для сохранения Дальнего Востока в составе Российской империи в сложных природно-климатических условиях региона, в сложных социально-экономических условиях страны, при активном политическом противодействии внутри высших органов России была построена Транссибирская магистраль. Исторический период строительства данной магистрали в научном и доказательном совершенстве представлен В.Ф. Борзуновым в книге Транссибирская магистраль в мировой политике великих держав (ч. 1, ч. 2), выпущенная в издательстве МИИТ (ныне РУТ МИИТ) в 2002 г.

Вторая мировая война против России также замышлялась нападением с двух противоположных сторон: с

запада – Германия, с востока – Япония. Провал блицкрига, на который ориентировалась Германия, во многом был обеспечен героизмом и высочайшим профессионализмом российских железнодорожников. Они сделали по мнению агрессоров невероятное - смогли перевести работу транспорта на военный график движения поездов за 16 дней. Германское же командование предварительно отводило на эту необходимую перестройку российского комплекса не менее нескольких месяцев. На это и был расчет.

Аналогичная картина организации провокаций и агрессий группой и с нескольких направлений наблюдается и в настоящий исторический момент. На западе США организовали европейских сателлитов, стран участниц НАТО, на продвижение воинских контингентов этого блока к границам России, в нарушении договоренности с Москвой. Далее США спровоцировали военный конфликт с Россией на территории Украины, в которой западные страны, в первую очередь США, сознательно десятилетиями культивировали идеологию нацизма. В ней развязали геноцид против русского населения, готовили националистические воинские формирования, строили укрепленные районы и глубокие линии обороны для войны с Россией.

И в настоящий исторический момент, в 2024 году, в период Специальной военной операции – денацификации, демилитаризации Украины западные страны консолидировали имеющийся военно-промышленный потенциал для передачи вооружения Украине для военных действий против России. В военный блок против России вошли Финляндия и Швеция. Президент Франции Э. Макрон призывает создать новую интервенционную группу стран (новую Антанту) против России.

Одновременно на востоке, в Азиатско-Тихоокеанском регионе, США формируют новый военный блок AUKUS (США, Австралия, Англия с приглашением Японии) – аналог НАТО в АТР, нацеленный против России и Китая.

То есть мировая история повторяется – вновь формируется агрессивный блок с нападением на Россию с противоположных сторон. С запада агрессия началась, с востока агрессия готовится. Все идет по написанной западными геополитиками теории о разделении всех стран мира на две антагонистические группы: Страны суши (внутриамериканские государства Евразии с Центром - Россией) и Страны моря (Англия, США, Япония, прибрежные государства Европы). При этом в указанной геополитической теории утверждается, что Страны моря, как более развитые, более активные, более экономически и интеллектуально продвинутые, имеют моральное право, могут и должны последовательно окружать, изолировать и аннексировать части территорий Стран суши. Конечной целью такой захватнической политики является расчленение и уничтожение России (Центра Мира, по мнению тех же самых западных геополитиков). Поэтому общая стратегия стран агрессивного Запада, как и агрессивного Востока (AUKUS) не изменится в исторической перспективе.



В этих условиях Россия обязана принимать и принимает неотложные меры по обеспечению своей национальной безопасности, включая, искоренение нацизма на своих западных исторических границах, обеспечение территориальной целостности страны от Ужгорода до Петропавловска-Камчатского, обеспечение экономической безопасности, включая свободу торговли со всеми дружественными странами мира как через сухопутную границу, так и через Мировой океан.

Основные направления повышения национальной безопасности России / Main directions for increasing Russia's national security

Основными направлениями повышения национальной безопасности России являются укрепление оборонного комплекса, включая военно-промышленное производство, совершенствование транспортной логистики, позволяющей оперативно перебрасывать армейские контингенты силы и средства на различные участки пограничного периметра. А участки эти по масштабам России могут отстоять друг от друга на сотни и тысячи километров на запад, восток, север и юг. И, конечно, материальной базой всего является промышленность, чья производительность должна увеличитьсякратно не только за счет повышения эффективности старопромышленных регионов (Европейская часть и Урал) но и за счет мощной волны индустриализации в сторону Азиатской России, базирующейся на стратегической существующей и перспективной транспортной инфраструктуре [2-12].

Обязательность данного условия обосновывается значительным (кратным) пока отставанием экономики России от ее основных конкурентов на мировом экономическом пространстве Китая, США и даже постколониальной Индии. Базисом для мирового экономического лидерства в итоге являются ресурсы стран: сырьевые, демографические, пространственные, интеллектуальные. При этом США являются организатором постоянного коллективного противостояния и даже агрессии против России во всех без исключения гражданских и военных сферах.

Отставание России видно из сравнения ВВП - универсального показателя основных экономик мира, табл. 1 и рис. 2.

Поэтому главная и неотложная экономическая задача России увеличить ВВП в 4-5 раз к 2030 году. Без ее решения представляется нереальным сохранить

независимость и территориальную неприкосновенность России в будущем.

Роль транспортной логистики в обеспечении национальной безопасности России / The role of transport logistics in ensuring the national security of Russia

Поэтому требование Президента России В.В. Путина является основным направлением кардинального по объему и прорывному по времени увеличения потенциала экономики страны: «В Сибири и на Дальнем Востоке нужно создать сеть территориальных зон опережающего экономического развития, предоставив им ряд льгот. Подчеркну, ресурсы и государства, и частного бизнеса должны идти на развитие, на достижение стратегических целей. Например, таких как подъем Сибири и Дальнего Востока. Это наш национальный приоритет на весь 21-й век». (В.В. Путин 12 декабря 2013 г.)

Важнейшим шагом в этом направлении является формирование Северного широтного экономического пояса России на сквозном железнодорожном ходе по линии Сахалин - БАМ - Северо-Сибирская магистраль – Баренцкомур с выходом к глубоководному порту Северного Ледовитого океана – Индига, рис. 3 [13].

При этом ключевым, центральным транспортным участком, к сожалению, еще не построенным является Северо-Сибирская магистраль. Роль данной магистрали невозможно переоценить по ее воздействию на многие стороны безопасности, экономики и социальной сферы страны.

- Северо-Сибирская магистраль является центральным недостроенным звеном перспективного Северо-Российского евразийского сквозного широтного железнодорожного хода по линии: Сахалин – БАМ – Северо-Сибирская магистраль (Севсиб)– Баренцкомур (порт Индига), Белкомур (порт Архангельск), выход на Балтийское море, который явится инфраструктурной основой формирования Северного широтного экономического пояса России на базе серии вновь создаваемых интегрированных промышленно-транспортных комплексов (зон -ИПТЗ).

- Ликвидация железнодорожного разрыва от Нижневартовска до Усть-Илимска при создании широтной магистрали дублирует приграничный Транссиб и обеспечивает надежность транспортной связи между Востоком, Центром и Западом страны при

Таблица 1. / Table 1. Описательные статистики / Индекса Index Descriptive Statistics

	Китай	США	Индия	Япония	Германия	Россия
1980	303,4	2857,3	372,3	1069,3	856,2	
1985	650,1	4339	618	1691,8	1171,8	
1990	1110,7	5963,1	962,8	2508,9	1618,9	1604,2
1995	2221,1	7639,8	1392,4	3041,9	2013,6	1309,1
2000	3660,7	10252,4	2027,1	3480,3	2401,1	1539,6
2005	6542,5	13036,6	3148,7	4133,6	2761,1	2322,4
2010	12291	14992,1	5160,8	4533,6	3219,1	3038,7
2015	17880,3	18238,3	7159,8	5200,9	3896	3526,2
2020	24142,8	20932,8	8917,1	5313	4496,8	4096,6

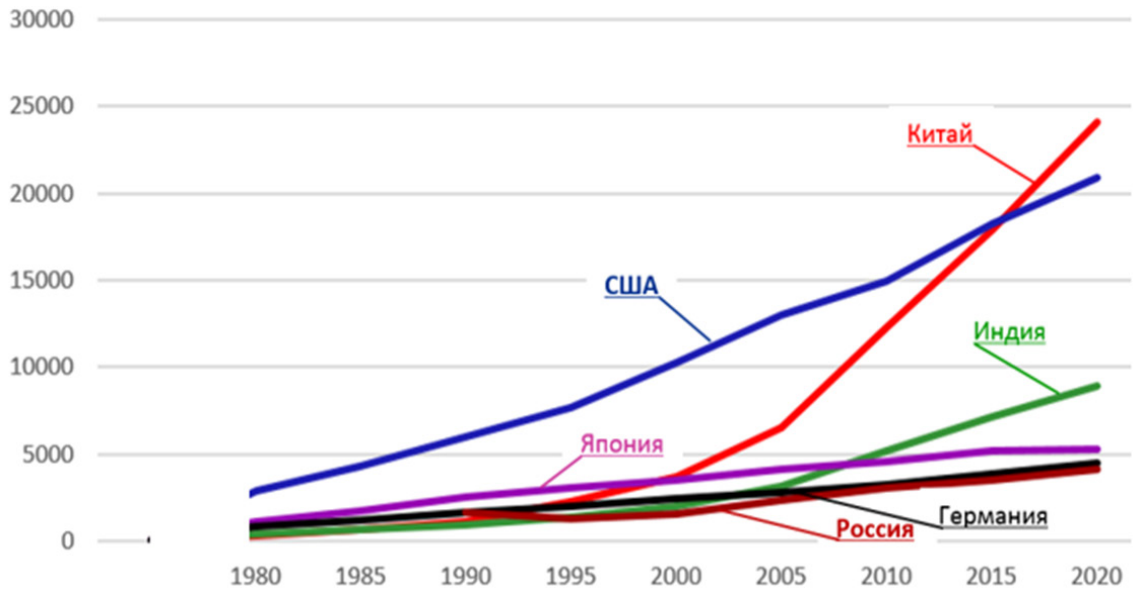


Рис. 2 / Fig. 2. Динамика изменения ВВП ведущих стран мира за период 1980 – 2020 гг. / Dynamics of changes in GDP of the leading countries of the world for the period 1980–2020

Год 1991: ВВП России = 26,9% от ВВП США. ВВП США/ВВП России = 3,7

Год 2020: ВВП России = 19,6% от ВВП США. ВВП США/ВВП России = 5,1

неблагоприятном развитии ситуации на рубежах России.

- Формирование на основе Транссиба и Севсиба опорной транспортной сети циклического типа

(решетки) в азиатской части России путем соединения между собой уже построенных северных окончаний меридиональных железнодорожных ответвлений от Транссиба - на Богучаны, Лесосибирск, Белый Яр



Рис. 3 / Fig. 3. Северный широтный пояс экономического развития на инфраструктурной основе Северо-Сибирской магистрали и БАМ (разработка Института экономики и промышленного производства СО РАН, поддержанная научным сообществом России на Байкальских экономических форумах 2002-2012 гг.) / Northern latitudinal belt of economic development on the infrastructure basis of the North Siberian Railway and BAM (development of the Institute of Economics and Industrial Production SB RAS, supported by the Russian scientific community at the Baikal Economic Forums 2002-2012)

Примечание: карта в границах 2004 года в соответствии с данными Байкальского форума 2004 года.

- развивает и делает более надежной логистическую систему на данной обширной территории.

- Магистраль обеспечивает доступ к перспективным месторождениям срединных территорий Сибири и Дальнего Востока.

- Создание тыловой опорной магистрали является инфраструктурной основой для активного хозяйственного освоения северных регионов азиатской части России с выходом на российский сектор Арктики с его мирового уровня запасами природных ресурсов.

- Северо-Сибирская магистраль способствует заселению восточных территорий страны на основе внутренней миграции и созданию таким образом «живого, мирного пояса безопасности» в полосе между Транссибом и Севсибом за счет расширения транспортной доступности, создания здесь массовых рабочих мест, кардинального повышения качества жизни населения.

- Данная магистраль обеспечит России неподконтрольный выход в Мировой океан через порты Северного Ледовитого океана, что является важнейшим условием для свободных торговых связей со странами мира. Это дополнительно подчеркнуто поручением президента России В.В.Путина: «Правительству Российской Федерации представить предложения по созданию железнодорожного маршрута до выхода к Баренцеву морю в районе бухты реки Индиги», со сроком исполнения 10 мая 2022 г. [19]

Роль Северо-Сибирской железнодорожной магистрали в обеспечении национальной безопасности была подчеркнута соответствующим ведомством в Транспортной стратегии Российской Федерации на

период до 2020 года, разработанная по указанию В.В.Путина; «необходимо в кратчайшие сроки предусмотреть строительство Северо-Сибирской магистрали...». Однако через 20 лет со дня выхода Стратегии – 2020 Северо-Сибирская магистраль не начата не только строительство, но и проектированием. Более того в Транспортной стратегии – 2030 указанная магистраль была не обосновано понижена в статусе. Она стала обозначаться как технологическая дорога для развития Иркутского региона, с соответствующими отсылками по строительству в неопределенное будущее.

Однако на настоящем историческом моменте развязанной войны против России на ее западной границе нарастает угроза открытия и второго фронта на восточной границе. В этих условиях появляется необходимость обеспечения возможности оперативной переброски сил и средств между западным театром военных действий и дальневосточным.

В этой связи прозорливостью можно считать разработчиков Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года, указавших в ней: «Необходимость повышения обороны восточных рубежей потребует в перспективе строительства железнодорожной магистрали на Камчатку». Такая перспектива уже настоятельно стучится в дверь нашей страны. И Камчатка обязана иметь транспортную связь с основной территорией страны.

В Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года Северо-Сибирская железнодорожная магистраль хотя бы обозначена общим направлением. А дорога на Камчатку лишь помечена пунктиром с неопределенным сроком строительства, рис. 4.



Рис. 4 / Fig. 4. Расширение железнодорожной инфраструктуры России до 2030 г. Источник: Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года. (пунктиром обозначены трассы, выходящие за пределы 2030 г.) / Expansion of the railway infrastructure of Russia until 2030 (From the Strategy for the Development of Railway Transport until 2030. (the dotted line indicates routes beyond 2030) Примечание: карта в границах 2001 года в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года № 3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года».



Рис. 5 / Fig. 5. Орографическая схема Северо-Востока России / Orographic scheme of North-East Russia [15]

Но и понятно. Реализация указанного транспортно-направленного на Камчатку в железнодорожном исполнении потребует огромных инвестиционных вложений, многократно превышающих инвестиции при строительстве БАМ. Такие трудности определяет особый рельеф Северо-Востока России (это протяженная горная страна, рис. 5).

В дополнение к указанным трудностям регион является же зоной вечной мерзлоты. Кроме того, он обладает высокой тектонической активностью. Из-за чрезвычайно большого объема требуемых инвестиций, без новейших железнодорожных строительных технологий прокладка магистрали в данном направлении непосильная для России задача. Именно вследствие указанных ограничений данная дорога разработчиками Стратегии железнодорожного транспорта и, соответственно Транспортной стратегии РФ до 2030 года строительство рассматриваемой магистрали выведено

за пределы 2030 года.

Однако реальные события и назревшие угрозы не оставляют возможности на отсрочку транспортно-выхода на тихоокеанское побережье. Оперативная транспортная доступность от «материка» до тихоокеанского побережья Камчатки должно быть обеспечено здесь и сейчас.

И существующая проблема может и будет решена простым и относительно дешевым решением – включением водного транспорта в транспортно-логистическую схему доставки грузов и пассажиров в Петропавловск-Камчатский без выхода в Тихий океан.

Реализация новой логистической схемы с участием водного транспорта в сотни, а то и тысячи раз дешевле строительства прогнозируемой перспективной железнодорожной магистрали.

Проблема разрешается относительно просто. И БАМ является транспортной готовой основой для



Рис. 6 / Fig. 6. Выход железнодорожной магистрали на побережье Охотского моря. Примечание: карты в границах 2014 г. / Exit of the railway line to the coast of the Sea of Okhotsk

реализации новой логистической схемы с выходом на побережье Тихого океана.

БАМ восточным участком выходит на побережье Охотского моря к порту Ванино, рис. 6. И самый простой способ выйти на побережье Камчатки, минуя Северо-Восточную горную страну является организация судоходных линий на Охотском море, через Охотское море.

Используя морской транспорт, и лучше всего железнодорожные или автомобильные паромы, для снижения временных затрат на перегрузку суша-море и море суша, а также учитывая ограниченные размеры Охотского моря можно проложить судоходные линии

от порта Ванино на все остальные порты данного моря, в том числе на Магадан и на западный берег Камчатки, рис. 7. Об этом указывает в своих материалах капитан дальнего плавания, заместитель министра морского флота СССР В.С. Збарашенко.

Однако в настоящее время появился еще более эффективный и экономичный с точки зрения государственных затрат маршрут на Камчатку. Таким маршрутом является железная дорога, которая планируется строительством владельцем Эльгинского угольного бассейна до перспективного порта Чумикан на ближайшем западном охотском побережье, рис. 8.

При запуске судоходной линии на западное побережье



Рис. 7 / Fig. 7. Судоходные линии железнодорожных паромов, предложенные В.С. Збарашенко. Примечание: карты в границах 2014 г. / Shipping lines of railway ferries proposed by V.S. Zbarashchenko [14]



Рис. 8 / Fig. 8. Перспективная частная железная дорога Эльга–Чумикан. Примечание: карты в границах 2014 г. / Promising private railway Elga – Chumikan [20, 21,22]



Камчатки в районе п.г.т. Усть-Большерецкий, рис. 9, при оборудовании соответствующего причального комплекса, расстояние по автомобильной дороге до Петропавловска-Камчатского составит всего 218 км. Т.е. оперативная доставка пассажиров и грузов на восточное побережье Камчатки, к Тихому океану может быть обеспечена надежно и в кратчайшие сроки.

Использование водного транспорта для перевозки

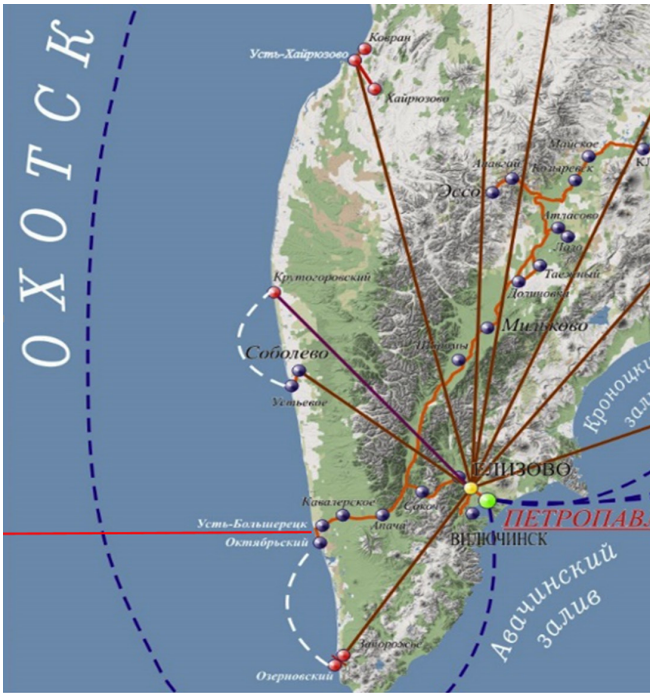


Рис. 9 / Fig. 9. Водно-автомобильный маршрут: Материк – Усть-Большерецк - Петропавловск-Камчатский. Примечание: карты в границах 2014 г. / Water-vehicle route: Mainland - Ust-Bolsheretsk - Petropavlovsk-Kamchatsky

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

В этой связи актуальной задачей сегодняшнего дня является строительство на отечественных верфях современных железнодорожных паромов. Они необходимы не только для использования на Охотском, Балтийском, Черном и Каспийском морях. Первый двух топливный паром для судоходной линии Калининград – Усть-Луга «Маршал Рокоссовский», рис. 10, 11, прибыл из Турции на достройку в порт приписки Калининград в 2022 году.

Следующим для той же линии построен паром



Рис. 10 / Fig. 10. Головной новый железнодорожный паром «Маршал Рокоссовский» проекта CNF19M на испытаниях, 2021 год (с) ФГУП «Росморпорт». Примечание: карты в границах 2014 г. / The lead new railway ferry “Marshal Rokossovsky” of project CNF19M during testing, 2021 (c) FSUE “Rosmorport”

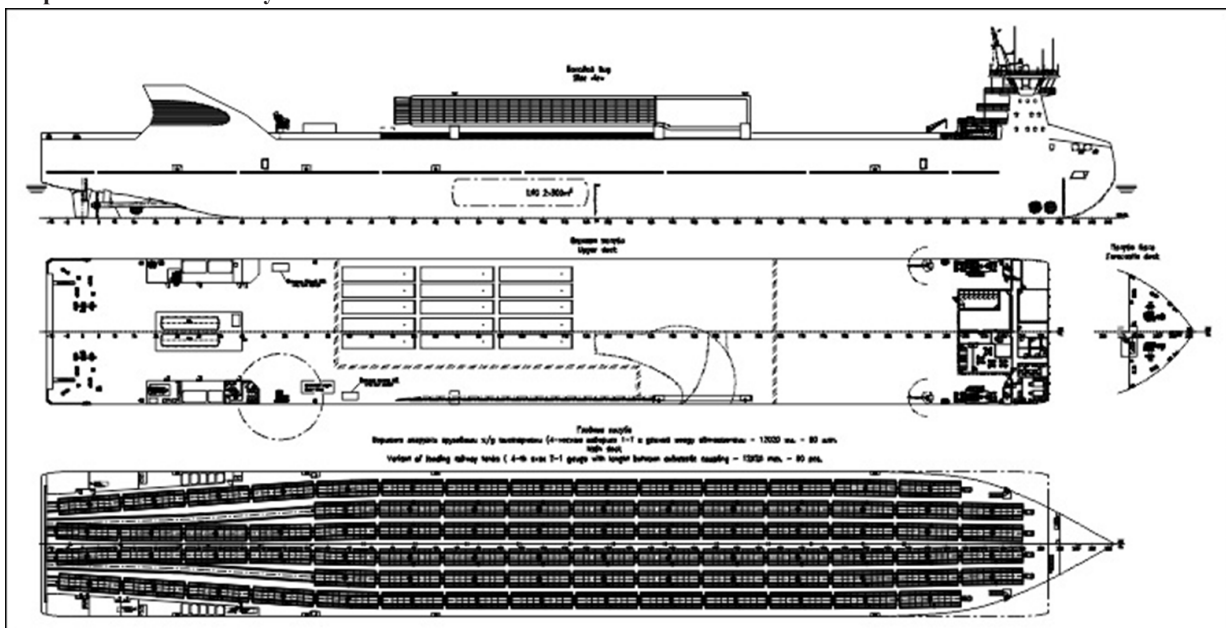


Рис. 11 / Fig. 11. Схемы расположения железнодорожного паром проекта CNF19M разработки ООО «Морское Инженерное Бюро» (с) ООО «Морское Инженерное Бюро» / Layout diagrams of the railway ferry project CNF19M developed by Marine Engineering Bureau LLC (c) Marine Engineering Bureau LLC [23]



«Генерал Черняховский». Стоимость строительства данных судов 5,1 млрд. рублей. Таким образом строительство паромов в количестве, необходимом для организации судоходных линий на Охотском море, несопоставимо меньше, нежели реализация железнодорожного маршрута на Камчатку.

Состыковка существующего железнодорожного полотна БАМ с перспективной Северо-Сибирской магистралью как основа нового исторического этапа развития экономики Российской Федерации и обеспечения ее национальной безопасности.

Использование водного транспорта для создания судоходных линий на Охотском море позволяет принять еще одно, причем кардинальное государственное решение – инвестиции, планирующиеся на строительство железнодорожной магистрали Якутск-Магадан, не менее дорогостоящей нежели БАМ, направить на строительство стратегической с точки зрения национальной безопасности Северо-Сибирской магистрали с выходом через Баренцкомур на перспективный порт Индига.

Порт Индига имеет принципиальное стратегическое значение. Это связано с особенностями географического расположения России. Страна, имеющая огромную территорию, исключительно протяженную береговую линию выходит неподконтрольно в Мировой океан только через Северный Ледовитый океан.

На востоке выход российских судов в Тихий океан осуществляется через Санарский пролив, расположенный между островами Японии, либо через Кунаширский пролив, наполовину (с южной стороны) подконтрольный Японии. Комбинированный маршрут через Охотское море на Камчатку обеспечит возможность поставки части внешнеторговых грузов России кратчайшим по времени путем через фактически через внутреннее Охотское море.

На западе России с выходом в Атлантический океан проблем не меньшая, поскольку морские трассы проходят через два узких горла. На Балтике с выходом в Северное море российские суда должны проходить через два узких пролива Малый Бельт и Большой Бельт. Прохождения через них относительно свободны, если только Дания не сочтет это, влияющим на безопасность страны. Прохождение Кильского канала также свободно для стран, не находящихся в состоянии войны с Германией.

Учитывая, что правила могут изменяться государствами в условиях, определяемых ими, то возникает неустойчивое положение о беспрепятственном прохождении указанных проливов и канала российскими судами. Риски значительно возрастают с учетом заявлении Эстонии по установлению противоправных ограничений движению российских судов по Балтике. Дополнительное осложнение возрастает с вступлением Финляндии в блок НАТО. На нацеленность стран НАТО на ограничение судоходства России на Балтике указал и подрыв газовых трубопроводов Северный поток между Россией и Германией.

Аналогичные проблемы могут возникать и возникали при прохождении судов и кораблей через Черноморские

проливы Босфор и Дарданеллы, несмотря на Конвенцию Монтре 1936 г. Именно по причине блокирования импорта вооружений и боеприпасов через указанные проливы России пришлось в тяжелейшие годы Первой мировой войны строить железнодорожную магистраль на Мурман, для свободного выхода в Мировой океан через Северный Ледовитый океан.

Поэтому более чем своевременным для настоящего момента обостренного противостояния оказалось поручение Президента России В.В. Путина в 2021 году правительству о разработке предложение по созданию ж/д-маршрута до Баренцева моря в районе бухты реки Индиги. Через построенный в этом месте порт обеспечит еще один, в добавление к Мурманску и Архангельску, круглогодичный выход России в Атлантику.

Заключение / Conclusion

1. Строительство Северо-Сибирской железнодорожной магистрали являет первоочередным стратегическим проектом для России.

2. Формирование судоходных линий БАМ – западное побережье Камчатки с использованием железнодорожно-автомобильных паромов обеспечит:

– обеспечит оперативное перемещение сил и средств на Камчатку – в случае возникновения военной угрозы России со стороны тихоокеанского побережья;

– создаст новый, неподконтрольный извне транспортный выход России для внешнеэкономических связей со странами АТР.

3. Создание судоходных линий на Охотском море с использованием железнодорожно-автомобильных паромов на Камчатку, на Магадан фактически исключит затраты на строительство новых железнодорожных магистралей через Северо-Восточную горную страну, высвободив необходимые инвестиционные возможности страны для строительства Северо-Сибирской магистрали.



Список источников

1. Кокорев В.А. Экономические провалы по воспоминаниям с 1837 г. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2002. – С. 49.

2. Гончаренко С.С. России необходима стратегия мирового лидерства (транспортная стратегия в судьбе России). – Новосибирск.: Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, 2004. – 63 с.

3. Сулов В.И. О развитии транспортного комплекса Сибири. – Новосибирск: Институт экономики и промышленного производства СО РАН, 2004. – 18 с.

4. Персианов В.А. Богданова Т.В., Курбатова А.В. Транспорт как фактор экономической и национальной безопасности. – Новосибирск: Институт экономики и промышленного производства СО РАН, 2004. – 21с.

5. Теребнев Л.В. Построение эффективной военно-транспортной политики России в интересах военной безопасности. – Новосибирск: Институт экономики и промышленного производства СО РАН, 2004. – 11с.



6. Бажанов В.А., Блам Ю.Ш., Гурин Г.В., Смирнов В.Д., Соколов В.М., Чурашев В.Н., Ягольницер М.А. Ресурсный потенциал азиатской части России и сырьевая безопасность страны в XXI веке. - Новосибирск: Институт экономики и промышленного производства СО РАН, 2004. - 36с.
7. Место России в интеграции Евразийского континента. Аналитический доклад Байкальский экономический форум // Вестник Совета Федерации. - 2004. - №2. - С. 135-277.
8. Транспортно-промышленное освоение Сибири и Дальнего Востока – системный фактор прорывного развития экономики России, ее интеграцию в мировую систему. Аналитический доклад Байкальского экономического форума – 2006. Часть 1. – Новосибирск: Институт экономики и промышленного производства СО РАН, 2006. – 138с.
9. Транспортно-промышленное освоение Сибири и Дальнего Востока и приграничных регионов – системный фактор прорывного развития экономики России, ее интеграцию в мировую систему. Аналитический доклад Байкальского экономического форума – 2006. Часть 2. - Новосибирск: Институт экономики и промышленного производства СО РАН, 2006. – 192с.
10. Мордвинов Н. Особое мнение адмирала Мордвинова. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2008. – С. 291.
11. Кн. А.Г.Шчербатов. Обновленная Россия и другие работы. – М.: Русская панорама, 2002. – 422 с.
12. Кузьмичев И.К., Костров В.Н., Бутченко В.Н., Сухарев Д.Н., Миронов В.Н. Сибирь – Дальний Восток – Арктическая зона России: комбинированная схема сетевой транспортно-логистической инфраструктуры. Москва – Нижний Новгород: Центральный дом ученых, Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН, Институт востоковедения РАН, Волжский государственный университет водного транспорта, евроазиатский транспортный инновационный центр, 2023, ч. 1. – 481 с., ч. 2. 335с.
13. Воробьева В.В., Есикова Т.Н., Ионова В.Д., Малов В.Ю. Пространственный аспект стратегии развития азиатской части России: формирование северного широтного пояса экономического развития страны. – Новосибирск: Институт экономики и промышленного производства СО РАН, 2004. – 46с.
14. Збарашенко В.С. Взгляд в будущее: морские железнодорожные паромные сообщения России и СНГ. – // М.: Морские вести России. – № 2. – 2020. – С. 12 <https://morvesti.ru/analitika/1689/82573/>.
15. Раковская Э.М., Давыдова М.И. Физическая география России. М. ГУС «ВЛАДОС». 2003.
16. <https://pantv.livejournal.com/3389363.html>
17. <http://www.hrono.ru/sobyty/1800sob/1853krym.php#:~:text=История%20Крымской%20войны%20делится%20на,против%20европейской%20коалиции%20и%20Турции.>
18. http://kolanord.ru/html_public/col_avtory/DavydovRA/Davydov_RA_Oborona-russkogo-Severa-v-gody-Krymskoj-vojny_2005/90/
19. <https://svspb.net/danmark/vvp-stran.php>
20. <https://sdelanounas.ru/blogs/146294/>
21. <https://aftershock.news/?q=node/1091592&full>
22. <https://www.eastrussia.ru/material/guba-dlya-elgi/>
23. <https://bmpd.livejournal.com/4476909.html>



Reference

1. Kokorev V.A. Economic failures according to memoirs since 1837. M.: Publishing House «Economic Newspaper», 2002. p.49.
2. Goncharenko S.S. Russia needs a strategy of world leadership (transport strategy in the fate of Russia). Novosibirsk: Institute of Organization of Economics and Industrial Production SB RAS, 2004. 63 p.
3. Suslov V.I. Development of transport complexes in Siberia. Novosibirsk: Institute of Economics and Industrial Production SB RAS, 2004. 18 p.
4. Persianov V.A., Bogdanova T.V., Kurbatova A.V. Transport as a factor of economic and national security. Novosibirsk: Institute of Economics and Industrial Production SB RAS, 2004. 21 p.
5. Terebnev L.V. Building an effective military transport policy for Russia in complex military security. – Novosibirsk: Institute of Economics and Industrial Production SB RAS, 2004. 11 p.
6. Bazhanov V.A., Blam Yu.Sh., Gurin G.V., Smirnov V.D., Sokolov V.M., Churashev V.N., Yagolnitser M.A. Resource potential of the Asian part of Russia and resource security in the 21st century. Novosibirsk: Institute of Economics and Industrial Production SB RAS, 2004. 36 p.
7. Russia's place in the international Eurasian continent. Analytical report Baikal Economic Forum. *Bulletin of the Federation Council*. 2004;2:135-277.
8. Transport and industrial development of Siberia and the Far East is a systemic factor in the breakthrough development of the Russian economy, its integration into the world system. Analytical report of the Baikal Economic Forum - 2006. Part 1. - Novosibirsk: Institute of Economics and Industrial Production SB RAS, 2006. 138 p.
9. Transport and industrial development of Siberia and the Far East and border regions is a systemic factor in the breakthrough development of the Russian economy, its integration into the world system. Analytical report of the Baikal Economic Forum. 2006. Part 2. Novosibirsk: Institute of Economics and Industrial Production SB RAS, 2006. 192 p.
10. Mordvinov N. Special opinion of Admiral Mordvinov. M.: Publishing House «Economic Newspaper», 2008. p.291.
11. Book. A.G. Shcherbatov. Renewed Russia and other works. M. Russian Panorama, 2002. 422 p.
12. Kuzmichev I.K., Kostrov V.N., Butchenko V.N., Sukharev D.N., Mironov V.N. Siberia – Far East – Arctic zone of Russia: a combined scheme of network transport and logistics activity. Moscow-Nizhny Novgorod: Central House of Scientists, Institute and Organization of Industrial Production SB RAS, Institute of Oriental Studies RAS, Volga State University of Water Transport, Euro-Asian Innovation Center for Transport Economics, 2023, part 1. 481 pp., part 2. 335 pp.



13. Vorobyova V.V., Esikova T.N., Ionova V.D., Malov V.Yu. The spatial aspect of the development strategy for the Asian part of Russia: supports the northern latitudinal zone of the country's economic development. Novosibirsk. Institute of Economics and Industrial Production SB RAS, 2004. 46 p.
14. Zbarashchenko V.S. A look into the future: sea rail ferry services in Russia and the CIS. M. Marine News of Russia No. 2, 2020, p. 12 <https://morvesti.ru/analitika/1689/82573/>.
15. Rakovskaya E.M., Davydova M.I. Physical geography of Russia. M. GUS «VLADOS». 2003.
16. <https://pantv.livejournal.com/3389363.html>
17. <http://www.hrono.ru/sobyty/1800sob/1853krym.php#:~:text=The history of the%20Crimean%20war%20is divided into%20against the%20European%20coalition%20and%20Turkey.>
18. http://kolanord.ru/html_public/col_avtory/DavydovRA/Davydov_RA_Oborona-russkogo-Severa-v-gody-Krymskoj-vojny_2005/90/.
19. <https://svspb.net/danmark/vvp-stran.php>
20. <https://sdelanounas.ru/blogs/146294/>
21. <https://aftershock.news/?q=node/1091592&full>
22. <https://www.eastrussia.ru/material/guba-dlya-elgi/>
23. <https://bmpd.livejournal.com/4476909.html>.



Информация об авторах

С. С. Гончаренко – кандидат экономических наук, президент, Евроазиатский транспортный инновационный центр;
Адрес: Россия, 127994, Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, ГСП-4;
E-mail: goncharenko.s.s@list.ru
ORCID: 0000-0002-9147-4564

Information about the authors

S. S. Goncharenko – Ph.D., President, Euro-Asian Transport Innovation Center;
Address: st. Obraztsova, 9, str. 9, GSP-4, Moscow, 127994, Russia;
E-mail: goncharenko.s.s@list.ru
ORCID: 0000-0002-9147-4564

Вклад авторов

Гончаренко С. С. – научное руководство; концепция исследования; развитие методологии; статистический анализ; написание исходного текста; итоговые выводы.

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.
Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the authors

Goncharenko S. S. – scientific management; research concept; methodology development; statistical analysis; writing the draft; final conclusions.

Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article.
The authors declare no conflicts of interests.



Статья поступила в редакцию: 11.03.2024;
одобрена после рецензирования: 02.04.2024;
принята к публикации: 12.04.2024.

The article was submitted: 11.03.2024;
approved after reviewing: 02.04.2024;
accepted for publication: 12.04.2024.