

Бадмаевич, у тов. Фортова есть предложения. Его предложение Президенту без ОСНОВОПОЛАГАЮЩЕЙ ИДЕОЛОГИЧЕСКОЙ ПРОГРАММЫ, способной его «наполнить» – очередной Проектик, коим по данной тематике несть числа...

Новый Шелковый путь России против США

Сегодня в 11:37 Sir.Cranium71424116

Теги: [сша](#), [железные дороги](#), [россия](#)



На днях в СМИ прошла интересная информация о проектах, которые президент РФ Владимир Путин получил от президента РАН Владимира Фортова.

Среди четырех проектов меня привлек один, под названием «Развитие». Он предусматривает строительство в Сибири скоростной железной дороги, до самого Берингова пролива.

Несмотря на то, что новость разнеслась широко, информативность ее оказалась скудной. Первоисточник всех публикаций – это интервью Владимира Фортова Российской Газете, где он вскользь, в одном абзаце рассказывает о проекте «Развитие».

В принципе, у меня бы тоже нечего было добавить кроме недоуменного интереса, если бы не одна деталь — Владимир Фортов протянул свою магистраль не куда-нибудь, а до Берингова пролива, а это дает мне основания предположить и вполне уверенно, что речь идет о «Великом Северном пути».

Трансполярная магистраль

Или, иначе говоря, Великий Северный путь - проект давний. Восходит он к идеи проложить железную дорогу там, куда только олени упряжки добираются, и связать неприступный Ледовитый океан с материком.

Первые проекты были созданы еще в Императорской России и тогда же, перед самой революцией в эксплуатацию пошла Мурманская Железная дорога.

При Сталине Трансполярную магистраль строили, как могли активно. Тогда же был заложен Норильск и железнодорожная ветка до Дудинки.

После смерти Великого вождя этот проект забросили в долгий ящик, как и многие другие, и лежать бы магистрали там, если бы не освоение месторождений всяких полезностей Западной Сибири. Добыча полезных ископаемых требует инфраструктуры, которую и строили с переменных успехом в соответствии с планом до 1995 года, когда все встало.

Новое дыхание стройка на Севере обрела в 2005 году. С тех пор будущий Великий Северный путь наполнился новыми достроенными и заложенными участками.

Вечная мерзлота, жуткие морозы, сложнейшие почвы – вот неполный список трудностей, с которыми сталкиваются инженеры и строители этих железнодорожных веток вот уже более века. И работы еще очень и очень много.

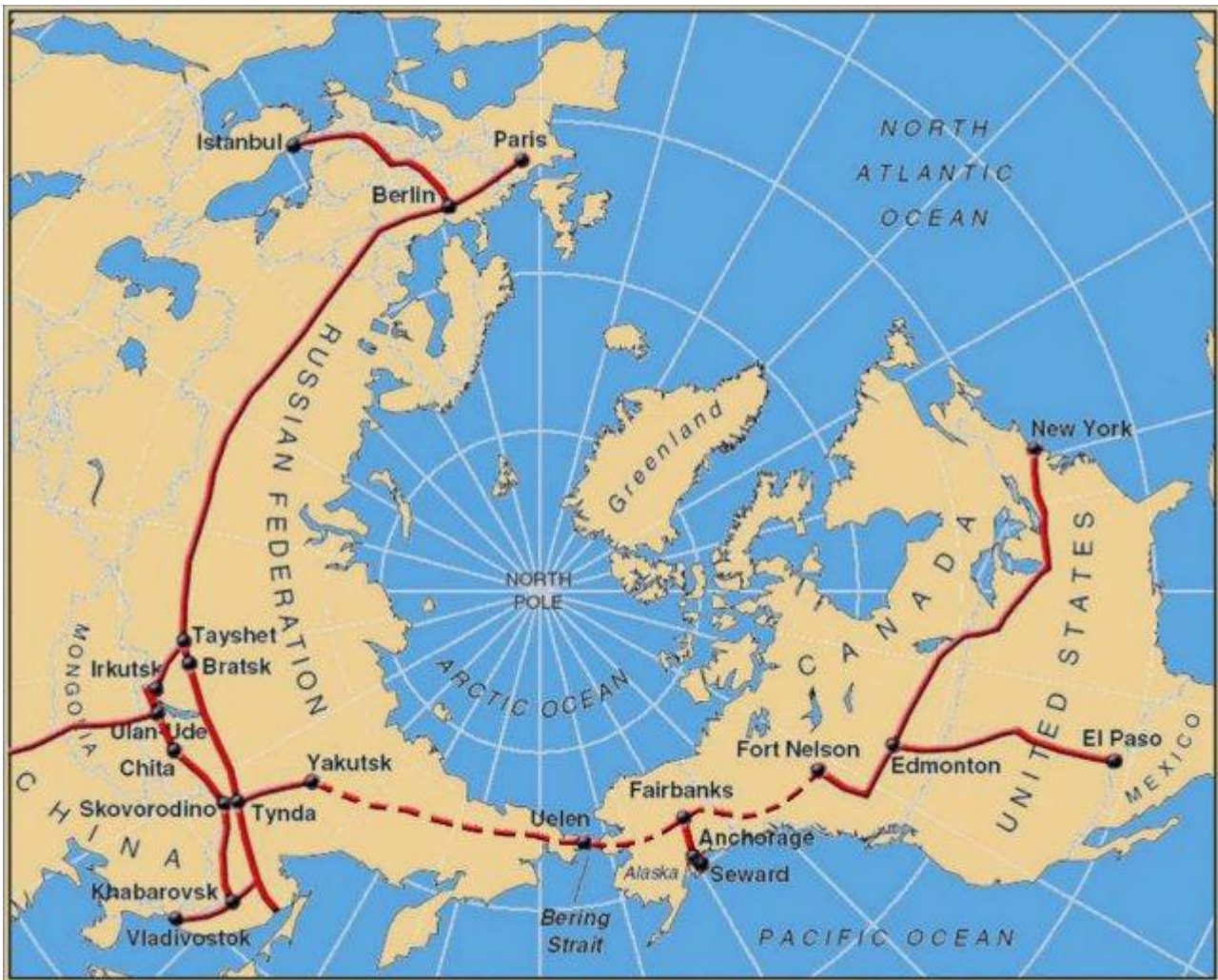


Однако, если проект «Развитие» будет одобрен и реализован, пусть даже на строительство понадобится десятилетия – это будет прорыв.

Во-первых, Трансполярная магистраль значительно укорачивает путь из центральной России на Дальний Восток, по причине того, что земля у нас круглая. Это только на картах северная граница страны кажется более протяженной чем южная, на самом деле все наоборот.

Во-вторых, магистраль даст толчок к развитию Северного морского пути. Как известно, кораблям нужны порты, а последним – инфраструктура и связь с большой землей.

В-третьих, Трансполярная магистраль может стать межконтинентальным каналом, соединяющим Европу и Америку по суше. Примерно вот так.



Это при условии постройки туннеля под Беринговым проливом и если наши заокеанские «партнеры» дотянут железнодорожную ветку с «той» стороны.

Но, как мне кажется, это в далекой перспективе.

Меж тем, мы продвинулись достаточно далеко и если, проект «Развитие» подстегнет строительство, то уже на нашем веку, можно будет купить билет Питер – Баренцево море.

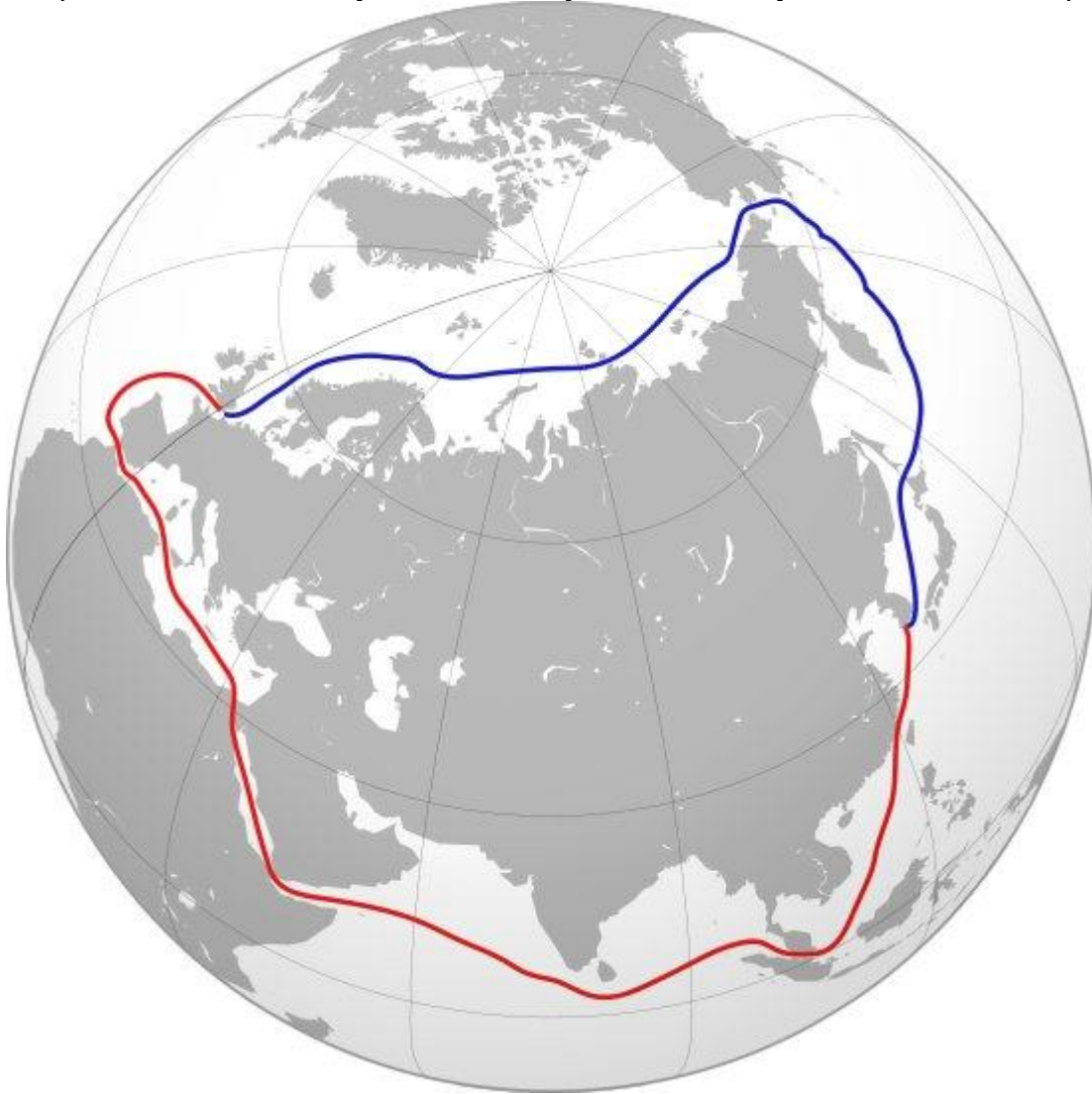


Вокзал против порта

В наш век заката гегемонии морской торговли роль железных дорог зачастую недооценивается.

Но, давайте говорить конкретно.

Россия развивает Северный морской путь. Какая у нас основная проблема? Неразвитость инфраструктуры — нам нужны порты. Но порт не может стоять один, вмерзший в лед, связанный с большой землей, посредством тех же кораблей, что он обслуживает. Поэтому нужно строить Трансполярную магистраль. Тем более что в морях бывает, водятся вражеские подводные лодки, особенно в военное время. А вот диверсионные группы подрывников, действующие в условиях якутской зимы, представить сложно.

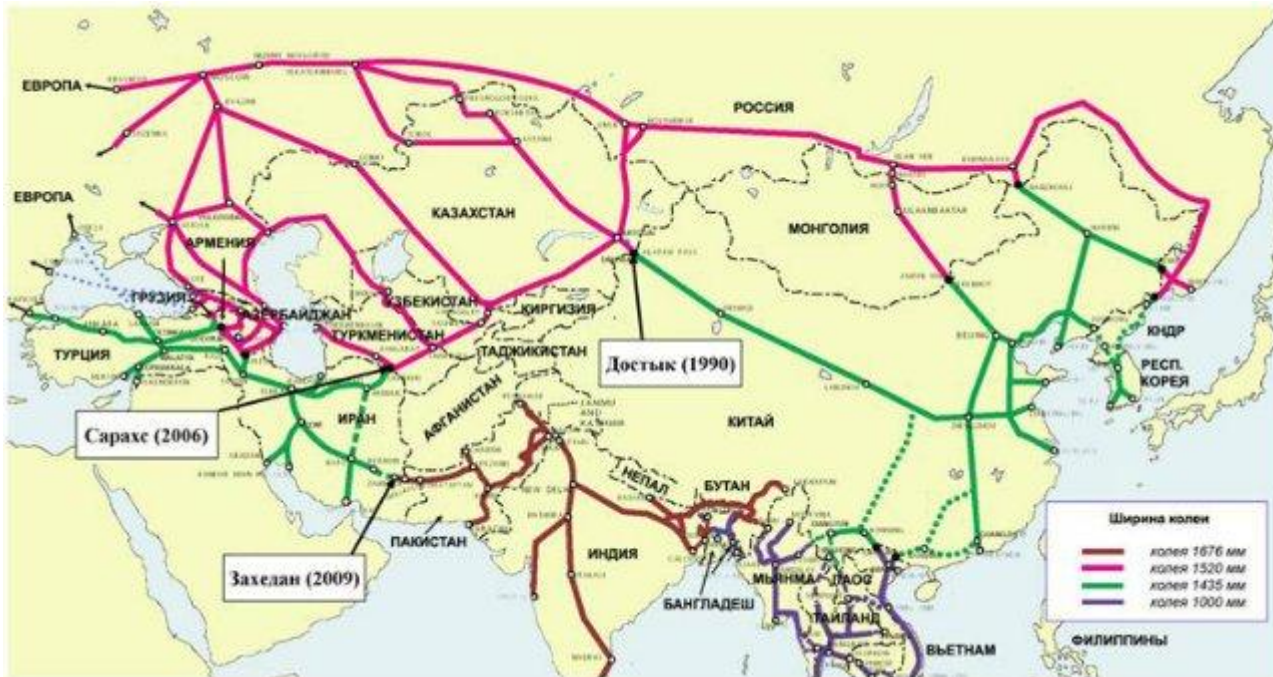


Более общий момент: прежде чем товар будет погружен на сухогруз, он должен быть доставлен в порт. Скажем, товар произвели в Вене, а отправиться он должен в Дели. В этом случае груз будет доставлен сначала к Средиземному морю, затем пройдет через Суэцкий канал, минует Сомалийские берега, затем будет выгружен на берегах Индии и только потом, снова по суше доставлен к месту назначения.

Не проще ли воспользоваться железной дорогой? Проще.

Только единственная трансконтинентальная магистраль, что была создана в Евразии — это Транссиб, обслуживающий Дальний Восток и Китай.

Европейские державы, когда колонизировали страны Азии, железные дороги строили, но слишком не увлекались. Призвание этих веток – обслуживать порты, но никак не составлять им конкуренцию.



И до сих пор ситуация не изменилась, но все предпосылки для создания новых магистральных каналов имеются.

Еще несколько минусов морской торговли между Европой и Азией:

Корабли иногда, но тонут и в отличие от поездов, тонут глубоко и навсегда.

Корабль могут захватить пираты. А учитывая то, что в Йемене сейчас началась гражданская война, к сомалийским пиратам с одного берега могут присоединиться пираты с другого.

И, главное: морская торговля всегда была и будет одним из рычагов давления морских держав, таких, как США. Почему бы не отнять этот рычаг у них?

Новый Шелковый путь

Если говорить о континентальных железнодорожных линиях связи, то их главным заказчиком, сейчас выступает Китай. Он - конечная точка того маршрута, что необходимо проложить из Европы. И Китай активно стремится к тому, чтобы такой маршрут был проложен.

В прессе есть два основных варианта шелкового пути: с Россией и без нас.

Без России:

Маршрут найдет свое начало у побережья Южно-Китайского моря, затем через всю страну на Северо-восток, к Казахстану, потом Таджикистан, Узбекистан и ,наконец, через Иран в Турцию, а там Стамбул и уже ЕС.

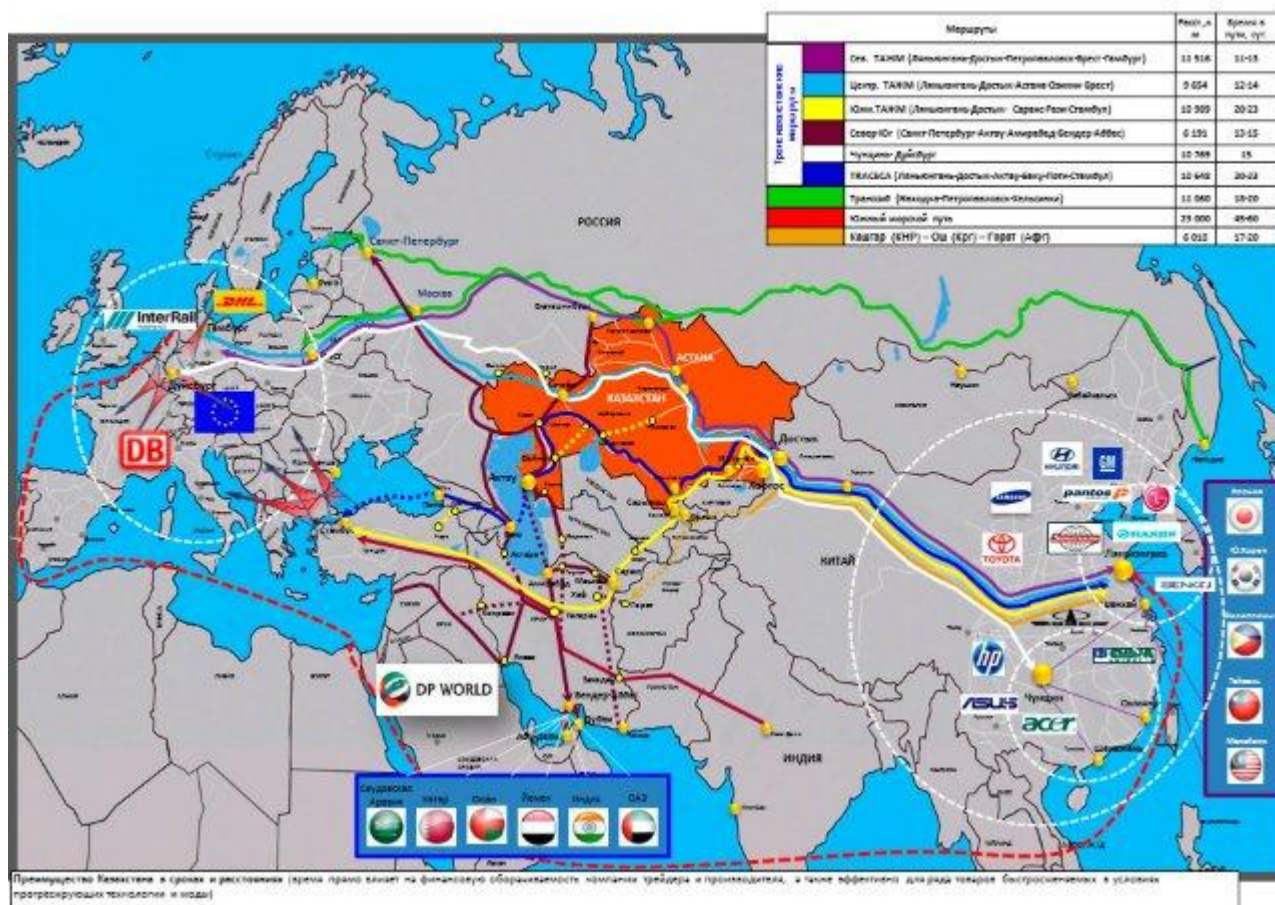
Предугадать такой маршрут несложно: Афганистан в принципе лишен железных дорог и строить их в ближайшее время не собирается. В Ираке американцы, Сирийцам не до того.

С Россией:

Маршрут пройдет тем же путем до Казахстана, а потом через все страну устремиться в Россию, а там, через Оренбург, Казань, в Москву и дальше.

Замечательно то, что ни один из маршрутов на самом деле Россию не исключает.

КАЗАХСТАН – НОВЫЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ



Второй вариант, судя по всему, будет реализован как главный.

А в том, который называют «Китай слил Россию», нашей стране отведена роль силового прикрытия региона. Потому как без этого прикрытия, США с удовольствием экспортируют демократию и тогда, ни о каких магистралях говорить не придется.

И грянет гром

За новый шелковый путь в ближайшие годы развернется битва по сценарию: мы строим, а США ломают. Морская держава, во имя спасения своей гегемонии никак не может позволить связать Европу и Азию стальными прутьями континентальных магистралей.

Под ударом окажутся уже проверенные бойцы – такие, как Иран, и те страны, что только почувствовали первые оплеухи теряющего власть сюзерена, такие как Турция.

Россия сегодня в этом цивилизационном проекте исполняет свои роли, исходящие из самого положения и развития нашей страны:

- Транспортной артерии между Европой и Азией;
- Гаранта мира в регионе.

Развитие Северного морского пути - это альтернатива прохождению грузов через Суэцкий канал. У США почву из-под ног нужно выбивать по всем фронтам и без этого морского коридора Новый Шелковый путь не нес бы той сокрушающей мощи, что год за годом в нем собирается. Поэтому мне очень интересно, получит ли дальнейший ход проект «Развитие» Владимира Фортова. Как все это будет реализовываться, увидим уже в ближайшие годы.

Сергей Черкасов
Источник: politrussia.com