

Шесть стратегических направлений актуализации транспортной стратегии России в условиях геополитического и геоэкономического противостояния¹. (Часть 2)

Гончаренко Станислав Степанович, кандидат экономических наук, президент, Евро-Азиатский транспортный инновационный центр
Адрес: ул. Образцова, д. 9, стр. 9, ГСП-4, 127994, Москва, Россия
E-mail: goncharenko.s.s@list.ru

Аннотация: В настоящее время США их сателлиты сделали ставку на реализацию следующих целей:

1. Затянуть военные действия, максимально истребить генофонд славян (русских и украинцев). На это направлена провоцирующая роль США и коллективного Запада.

Поэтому Россия, учитывая историческую общность народов России и Украины, проводит военную операции, сберегая и мирное население, и военнослужащих с обеих сторон.

2. Провести продовольственную блокаду России. Это невозможно в связи с ее внутренним ресурсом.

Организацию же голодомора на Украине Запад реализует вывозом зерна из украинских зернохранилищ на европейские склады. России придется обеспечить продовольствием регионы освобожденной Украины.

3. Подорвать товарный рынок России санкциями на поставки импорта из стран Запада. Но эти шаги, как раз, способствуют ускорению импортозамещения, подстегивают возрождение отечественной промышленности.

4. Обезденежить Россию запретом экспорта энергоресурсов, удобрений, сырья, металла и др. в Европу и США.

Но Россия, во-первых, переориентирует свой экспорт в Азию, Африку и Латинскую Америку. Во-вторых, создание дефицита углеводородов, удобрений в Европе кратно увеличивает их цену на континенте и в мире. Россия получает от этого повышенную сумму оплаты за меньшие объемы поставок. Европа при этом теряет свой экономический потенциал, экономическую конкурентоспособность, внутреннюю социальную и политическую стабильность.

5. Заблокировать иностранные счета России.

Но Россия переходит на расчеты в национальных валютах. Это укрепляет рубль и ослабляет доллар на мировом финансовом рынке. Разрушается гегемония финансовой системы США, основа мирового лидерства этой страны.

6. Остановить развитие промышленности, создать безработицу в России.

Но останавливать у Запада нет рычагов ни сырьевых (у России есть все), ни финансовых. Рост импортозамещения как раз и ведет к повышению занятости в товарном производстве.

7. Вызвать внутреннее политическое недовольство.

Но Россия как никогда сплотилась вокруг Президента РФ. Западным невежеством Россию не понять.

Таким образом, США и их сторонники получают результат обратный ими задуманному и в военной, и в экономической сферах. Хотя, безусловно, трудности великого экономического и военно-политического перелома неминуемы. И возникающие проблемы придется решать осмысленно, оперативно, бережливо.

Ключевые слова: транспортная система, социально-экономическая стратегия, железнодорожный транспорт, стратегическое управление, Северо-Сибирская магистраль.

¹ Гончаренко, С.С. Открытое письмо Президенту Российской Федерации В.В. Путину / С.С. Гончаренко // Вестник транспорта. – 2022. – № 9. – С. 13-14. – EDN JLGUVQ.

Six strategic directions for updating the transport strategy of Russia in the context of geopolitical and geo-economic confrontation. (Part 2)

Stanislav S. Goncharenko, Candidate of Economic Sciences,
President, Euro-Asian Transport Innovation Center
Address: st. Obraztsova, 9, str. 9, GSP-4, 127994, Moscow, Russia
E-mail: goncharenko.s.s@list.ru

Abstract: At present, the United States of their satellites have relied on the implementation of the following goals:

1. Tighten hostilities, exterminate the gene pool of the Slavs (Russians and Ukrainians) as much as possible. This is the provoking role of the United States and the collective West.

Therefore, Russia, taking into account the historical commonality of the peoples of Russia and Ukraine, is conducting military operations, saving both the civilian population and military personnel on both sides.

2. Carry out a food blockade of Russia. This is impossible due to its internal resource.

The West is organizing the famine in Ukraine by exporting grain from Ukrainian granaries to European warehouses. Russia will have to provide food to the regions of liberated Ukraine.

3. Undermine the Russian commodity market with sanctions on imports from Western countries. But these steps, in fact, contribute to the acceleration of import substitution, spur the revival of the domestic industry.

4. Deprive Russia of money by banning the export of energy resources, fertilizers, raw materials, metal, etc. to Europe and the USA.

But Russia, firstly, will reorient its exports to Asia, Africa and Latin America. Secondly, the creation of a shortage of hydrocarbons and fertilizers in Europe multiplies their price on the continent and in the world. Russia receives from this an increased amount of payment for smaller volumes of deliveries. Europe is losing its economic potential, economic competitiveness, internal social and political stability.

5. Block Russia's foreign accounts.

But Russia is switching to settlements in national currencies. This strengthens the ruble and weakens the dollar in the global financial market. The hegemony of the US financial system, the basis of the world leadership of this country, is being destroyed.

6. Stop the development of industry, create unemployment in Russia.

But the West has no leverage to stop either raw materials (Russia has everything) or financial. The growth of import substitution just leads to an increase in employment in commodity production.

7. Cause internal political discontent.

But Russia has rallied around the President of the Russian Federation as never before. Western ignorance cannot understand Russia.

Thus, the United States and its supporters get the opposite result to what they intended both in the military and in the economic spheres. Although, of course, the difficulties of a great economic and military-political turning point are inevitable. And the emerging problems will have to be solved meaningfully, promptly, economically.

Key words: transport system, socio-economic strategy, railway transport, strategic management, North Siberian Railway.

НАПРАВЛЕНИЕ ТРЕТЬЕ – КОНСОЛИДИРУЮЩЕЕ

Третье направление – системное восстановление транспортно-промышленной и продовольственной интеграции со странами СНГ, ЕАЭС и ОДКБ.

Все республики СНГ, Прибалтики, да, и соседние страны обязаны своим

благополучием, наконец, своим национальным выживанием России.

Только обеспечение военной безопасности и глубокая производственная кооперация на отдаленную перспективу являются гарантией надежной интеграции стран.

Распад Советского Союза явился мировой катастрофой. Уход с мировой арены одного из двух мировых лидеров, обеспечивающего баланс сил, как гарантии мировой стабильности, привел к возникновению многочисленных военных конфликтов между государствами, активизации санкций и репрессивных мер США в отношении неугодных им стран. Усилилось влияние и со стороны транснациональных компаний, чей экономический потенциал зачастую превышает экономические возможности отдельных государств. В этой связи для защиты от угроз глобализации более активно стал развиваться процесс регионализации – экономического, а в дальнейшем и политического объединения стран. Это позволяло повысить общий потенциал регионального объединения и потенциал каждой отдельной участвующей страны за счет производственной специализации и взаимовыгодного обмена, консолидации политических позиций.

Начало процессу регионализации положила Европа, постепенно в течение десятилетий проводившая процесс экономической интеграции, включая транспортные связи. Начальный импульс обозначился формированием Европейского объединения угля и стали (ЕОУС), в руководстве которого Германии, основному инициатору европейских войн, были противопоставлены бывшие военные противники. Этого удалось добиться благодаря согласия К. Аденауэра, канцлера Германии, отсидевшего в концлагерях, как противника фашистского режима. Объединение было создано, чтобы не допустить бесконтрольного наращивания военного потенциала Германии, обладавшей наиболее значительными ресурсами в сырье, а также промышленными технологиями для металлургии и, соответственно, для производства военной продукции.

Объединение показало взаимную экономическую выгоду каждой из участвующих стран. Поэтому процесс интеграции стал расширяться, распространяться на другие сферы экономики и политики. В итоге сформировалось системное региональное объединение Европейский союз (ЕС). С тех же позиций формировались другие региональные объединения НАФТА, АСЕАН, МЕРКОСУР и др. Все участники практически оценили целесообразность объединения сырьевых ресурсов, товарных рынков, формирования объемного общего потребительского рынка.

В этот ответственный исторический момент динамично развивающегося процесса экономической и политической регионализации СССР двинулся в противоположном направлении - по пути расчленения единого государства на отдельные республики.

Причины распада здесь рассматривать не имеет смысла. Сейчас необходимо выработать направления выхода из состояния пониженного экономического потенциала и политического влияния, связанного с проведенной дезинтеграцией, к восстановлению и развитию экономик обособившихся республик.

На момент 1989 г. ВВП СССР составлял 42% от ВВП США. После распада Советского Союза были разорваны промышленно-сырьевые и промышленные кооперационные цепочки между республиками, в результате многие предприятия прекратили работу, обрушилась экономика каждой отдельной республики. В этот момент ВВП России в 1991 г. стал составлять 26,9% от потенциала США. Т.е. вклад РСФСР в общий экономический потенциал Советского Союза находился на уровне не ниже 75 %.

В условиях распада усилилось воздействие Запада по торможению экономического, технологического развития России и других республик. Ужесточились меры по превращению их в сырьевой придаток промышленного комплекса стран Европы и НАТО, при этом оставляя без сырья национальные предприятия республик, тем самым срывая производство на них необходимых местному населению товаров, по бесконтрольному раскрытию товарных

рынков республик для массивованного запуска в республики импортного потока, увеличивающего производственную загрузку европейских предприятий. Это подтверждается, в частности характером реализуемых и прогнозируемых грузоперевозок по международному транспортному коридору ТРАСЕКА на период с 2007 года по 2030, представленным на рис. 4,5.6.

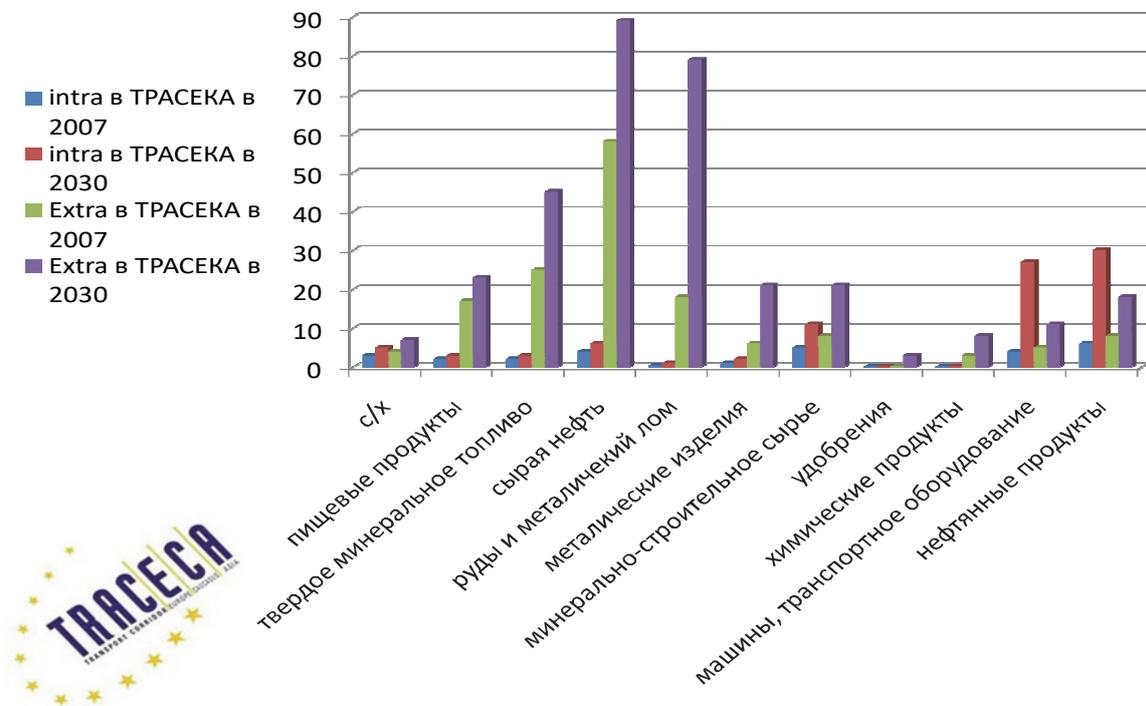


Рис. 4. / Fig. 4. Экспорт-импорт Казахстана / Export-import of Kazakhstan

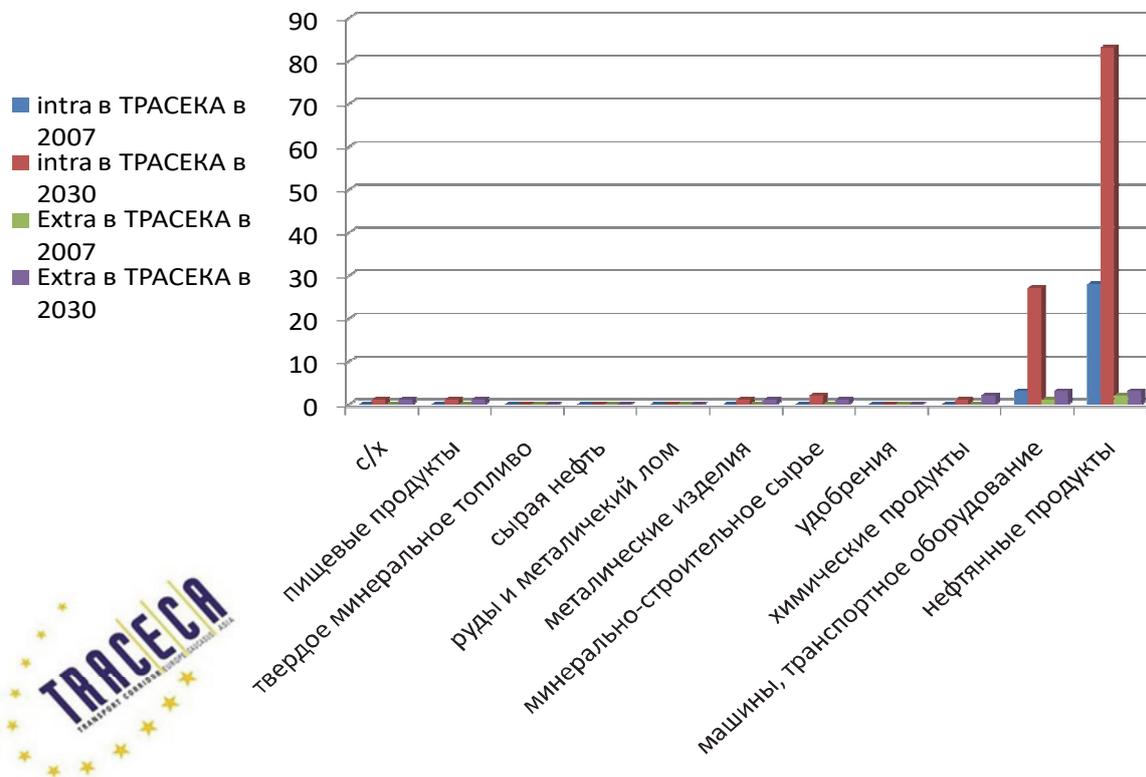


Рис. 5. / Fig. 5. Экспорт-импорт Туркменинии / Export-import of Turkmenistan

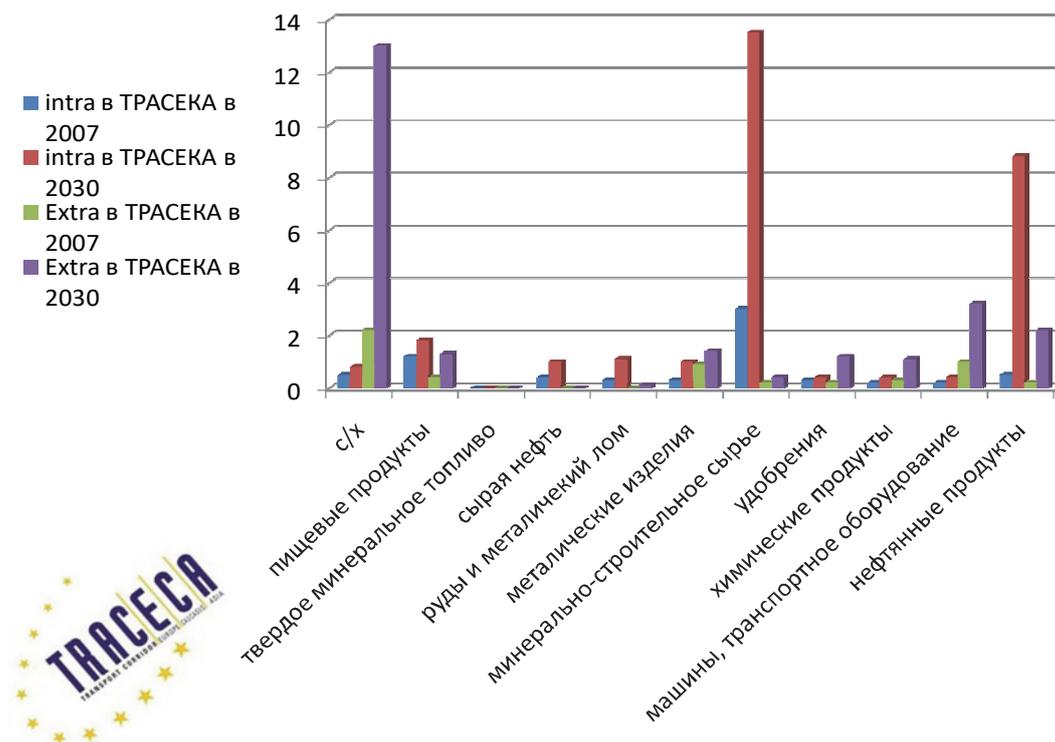


Рис. 6. / Fig. 6. Экспорт-импорт Узбекистана / Export-import of Uzbekistan

Азербайджан настолько увеличил экспорт сырой нефти, что оказался вынужденным сократить ее поставку для своих промышленных предприятий.

Сам МТК ТРАСЕКА (Европа – Кавказ – Центральная Азия) был задуман, и начато его формирование в Европейском союзе еще в 1993 г., сразу после распада СССР. Россия, организатор Петербургских международных транспортных конференций 1998 г., 2000 г. и 2003 г. по формированию перспективных евроазиатских международных транспортных коридоров, по своей тогдашней наивности официально поддержала признание данного коридора. Его поддержали европейские государства и такие далекие от региона страны, как США и Канада. Уж, очень хотелось оппонентам России вывести из-под ее контроля каналы вывоза сырья из Центральной Азии. С юга Каспийского моря на пути возможного сухопутного маршрута находился Иран, противник США. Поэтому европейцами был выбран ущербный с точки зрения транспортной логистики маршрут через два моря при четырех перевалках груза. Учитывая эту особенность, для привлечения на маршрут грузовладельцев финансовые структуры Европы стали на 50% дотировать транспортный тариф по нему. Страны Центральной Азии и тем более Кавказа активно одобрили формирование ТРАСЕКА, а Азербайджан стал координирующим центром данного МТК. Военная заинтересованность США и Европы в наличии коридора подтвердилась и тем, что состояние и перспективы развития МТК ТРАСЕКА обсуждались на юбилейной 50-ой сессии НАТО в Вашингтоне.

Все республики бывшего Советского Союза были определены зарубежными партнерами как ресурсные базы. Из России выкачивалось как сырье, так и новые технологии, научные кадры, научные разработки через фонд Сороса, через иностранных экспертов, внедренных во все отрасли и сферы деятельности страны. Украина была выбрана в качестве поставщика зерна, земли, металлолома и дешевой рабочей силы. Поэтому было сознательно проведено обрушение промышленного производства Украины, сокращено сельскохозяйственное производство республики. Все республики СНГ были выбраны в качестве полигонов для разработки и испытаний химического и бактериологического оружия, имеющего этническую избирательность.

Бывшие советские республики, исходя из возникших трудностей, пытались проводить некоторые мероприятия объединительного характера. Так разрабатывалась Концепция

экономического интеграционного развития СНГ. В приложении к ней систематизировались экономические интересы государств-участников СНГ на постсоветском пространстве.

В рамках подготовки Концепции были разработаны пакеты предлагаемых для общей реализации инвестиционных проектов: Сводный пакет № 1, в 1996 г., и Сводный пакет № 2, в 1997 году. Проекты были внесены как отдельными республиками, так и межгосударственными, межправительственными и другими организациями, такими как Электроэнергетический совет СНГ, Совет по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества, Межгосударственное евроазиатское объединение угля и металла. Инвестиционные проекты касались всех сфер экономики: сырьевой, машиностроительной, химической, транспортной и др. Характерными свойствами большинства проектов было то, что они предлагались республиками при решающем, почти единоличном инвестиционном вкладе России.

При этом Запад всячески противодействовал попыткам интеграции. И проекты не были реализованы. Но и сами республики вели неоднозначную политику в отношении интеграции, в том числе и в транспортной сфере. В частности, Казахстан выходил с несколькими транспортными проектами и мерами, представляющими явную угрозу экономике и национальной безопасности России.

1. Казахстан настолько поднял тарифы на электроэнергию по пропуску электропоездов по линии Южсиба, проходящего частично по территории Казахстана, что заставило Россию сначала перейти на тепловозную тягу, а затем строить параллельную линию по территории России.

2. Казахстан предлагал построить через Россию железнодорожную магистраль узкой колеи (1435 мм, принятой в Европе и Китае), разрезая единое железнодорожное пространство России, колеи 1525 мм. Россия отклонила предложение.

3. Казахстан предлагал построить железнодорожную магистраль узкой колеи от станции Достык (на китайско-казахстанской границе, бывшая ст. Дружба) до каспийского морского порта Актау (Казахстан). Магистраль разрезала бы единое железнодорожное пространство СНГ колеи 1525 мм, и отсекала от единой сети Киргизию, Узбекистан, Таджикистан и Туркмению. Проект поддерживал Китай и соглашался на инвестирование, привлечение своей техники для строительства и эксплуатации, своей рабочей силы. Россия отклонила предложение. Необходимой оказалась срочная командировка главы РЖД В.И. Якунина, чтобы переубедить президента Казахстана.

4. Казахстан предлагал и продвигал через российские структуры строительство судоходного канала «Евразия» (период навигации 280 дней) между Каспийским и Азовским морями. Предложение обосновывалось недостаточной пропускной способностью и ограниченным периодом навигации (215-245 суток) Волго-Донского судоходного канала. Для продвижения проекта «Евразия» президентом Казахстана была собрана на коммерческой основе соответствующая российско-казахстанская лоббирующая рабочая группа.

Реально канал «Евразия» не нужен, более того вреден России как не обеспеченный водными ресурсами, как способный привести к экологической катастрофе на Северном Кавказе. Для этого канала нет водных ресурсов. Калмыкия, ее население, ее сельское хозяйство, животноводство страдают от отсутствия воды. Предлагаемые предложения отвести воду для канала из Волги привели бы к еще большему обмелению Волги, что создало бы еще большие проблемы для судоходства. Пришлось бы еще больше удлинять Волго-Каспийский подходной канал, и без того имеющий протяженность 101 км. Канал «Евразия» экономически неэффективен. Нефть Казахстана проще направлять по трубопроводам, к тому же для этого уже существует Каспийский трубопроводный консорциум (КТК). Следует также учитывать, любое гидросооружение является объектом повышенной опасности в случае чрезвычайных ситуаций и особого периода. В свое время проводилось исследование, что может случиться при прорыве шлюзованной системы Волго-Донского судоходного канала (ВДСК). Результат показал, что произойдет экологическая катастрофа с затоплением

прилегающих к Дону обширных территорий, включая населенные пункты, промышленные объекты, сельхозугодия.

Россия отклонила проект «Евразия». В противовес данного проекта Россия предложила рассмотреть другой проект – строительство 2-ой нитки Волго-Донского судоходного канала. Этот проект в свою очередь критикуется сторонниками «Евразии».

Все проекты Казахстана того периода были направлены исключительно на получение выгоды Казахстану за счет пропуска транзита китайского экспорта в Европу, не считаясь с нанесением ущерба России.

Что касается строительства 2-ой нитки ВДСК, то данный вопрос также не исследован в должной мере ни с точки зрения обоснованности перспективных грузопотоков, ни с точки зрения исключения экологической безопасности.

В последнее время появился еще один российский проект, в основу которого положена ледовая проводка судов от Астрахани до Азовского моря. Вопрос совершенно не проработан по целесообразности. Исследования Московской академии водного транспорта, ЦНИИЭВТ, а также реальные данные по динамике грузопотока по Азово-Донскому бассейну, включая экспорт-импорт прикаспийских государств, показывают достаточную пропускную способность существующей водной системы. А если перевести значительную часть нефтеналива на наиболее дешевый трубопроводный транспорт, то запас пропускной способности данной водной системы, включая Волго-Донской судоходный канал, удвоится. Поэтому данный вопрос должен быть изначально исследован экономистами, военными представителями, экологами и только после этого транспортниками и строителями.

В существующих непростых условиях необходимо определить направления и условия наиболее быстрого, рационального восстановления экономического потенциала России и других республик СССР, исходя из существующих условий, возможностей и обозначенных угроз. Дополнительные формы преобразования страны (свободные экономические зоны, кластеры) потребуют учета факторов риска в условиях неустойчивости мирового порядка.

Самым сложным в отношении поддержания военной и политической стабильности в условиях этнического разнообразия, межконфессиональных и иных противоречий является Каспийский регион с прибрежными и соседствующими с ними государствами. На границе данного обширного пространства не утихают политическая борьба и вооруженные столкновения. Добавляет сложности провоцирующее влияние извне, связанное с исключительно выгодным стратегическим географическим положением региона, его значительными запасами сырья, в первую очередь энергетического, его близостью к России.

При таких условиях спокойствие и благополучие может обеспечить только взаимовыгодная экономическая интеграция, тесные производственные и торговые связи, совместные договоренности и гарантии по поддержанию коллективной безопасности. Гарантом мирного сосуществования и развития обширного региона может являться и исторически является только Россия с ее военной мощью, ее экономическим потенциалом и добрососедскими, дружественными взаимоотношениями с соседями. Только она гарантирует мирную стабильность на Кавказе, в Центральной и Малой Азии обеспечивает защиту от внешних попыток антигосударственных переворотов, является сторонником мирного экономического развития Афганистана.

Возможности Каспийского региона внушительны и способны реализовать самые крупные проекты. Регион имеет богатые сырьевые источники, в первую очередь углеводородные, которые являются энергетической основой любых производств. В регионе имеются традиционно отлаженные со времен СССР производственные и торговые связи. Практически все производства основаны на единой советской технологической базе. Все промышленные и сельскохозяйственные производства имели многолетние деловые и торговые связи со смежниками и товарными рынками России. И что особенно важно для интеграционных процессов в хозяйственной деятельности, народы большинства прикаспийских стран (кроме Ирана) имеют единый язык межнационального общения, которым является русский язык, понятный для любого региона, любой республики

многонационального Советского Союза. Вся техническая и иная документация, выполненная на этом языке, понятна в любой республике СНГ.

Еще одной исключительно важной особенностью региона является то, что он расположен в центре сгустка международных евроазиатских транспортных коридоров, маршруты которых уходят в глубокую древность, к системе перекрестия Великого шелкового пути и Великого Волжского пути.

Поэтому для Каспийского региона нужен особый подход. Здесь может быть сформирован Кругокаспийский транспортно-промышленный пояс на основе общих ресурсов: сырьевых, производственных, людских с выпуском готовой продукции, необходимой для стран региона и конкурентоспособной для отправки на экспорт. Данный проект не нов, он докладывался на Байкальском международном экономическом форуме 2006 года (Аналитический доклад «Транспортно-промышленное освоение Сибири и Дальнего Востока и приграничных регионов – системный фактор прорывного развития экономики России, ее интеграции в мировую систему («Горизонт – 2030» Часть II), на научно-практических конференциях.

Наиболее целесообразной организационно–правовой формой для такого объединения представлялась бы Кругокаспийская (международная) межотраслевая кластерная платформа, рис. 7.

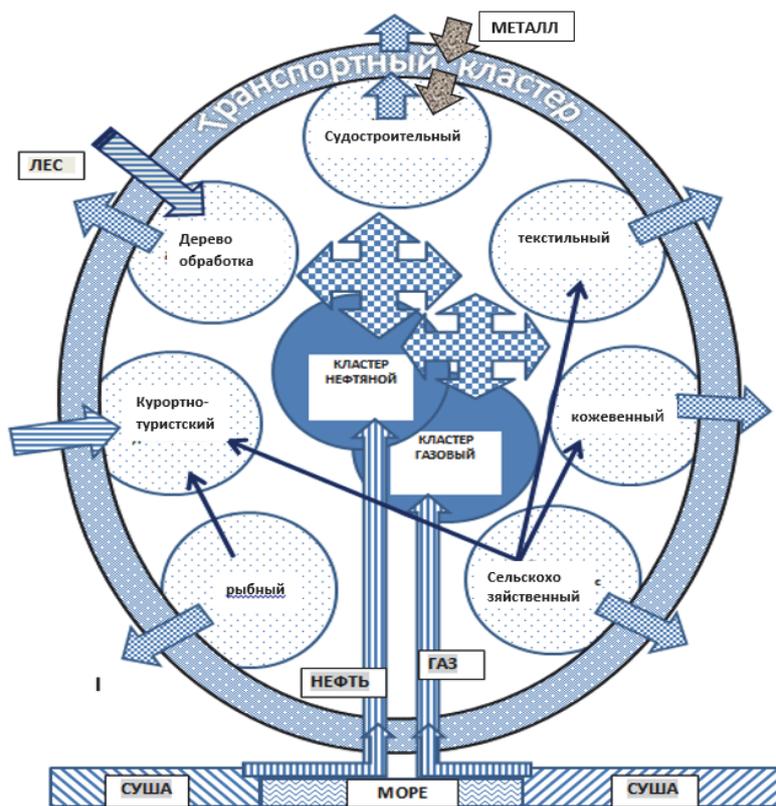


Рис. 7. / Fig. 7. Кругокаспийская межотраслевая кластерная платформа / Circum-Caspian Intersectoral Cluster Platform

Платформа содержит следующие межгосударственные кластеры:

1. Газовый: добыча, газохимия самого широкого профиля.
2. Нефтяной: добыча, нефтехимия самого широкого профиля.
3. Рыбный.
4. Сельскохозяйственный широкого профиля (животноводство, растениеводство).
5. Кожевенный (обувной, шубно-меховой).
6. Текстильный (шерстяные и хлопчатобумажные ткани, изделия из них).

7. Курортно-туристский. Актуальность формирования развитой и широкой многопрофильной курортно-оздоровительной структуры особо остро подтвердилась опасностями выезда в страны дальнего зарубежья в период мировых эпидемий. Осуществлять кругокаспийский медицинский контроль значительно проще.

8. Деревообработки (целлюлозно-бумажные и целлюлозно-картонные комбинаты, готовые изделия для внутреннего рынка и на экспорт).

9. Судостроительный (широкого профиля).

Транспортный (воднотранспортный – основной, железнодорожный – кругокаспийский, автомобильный – кругокаспийский, воздушный – кругокаспийский распределенный хаб.

Каждый кластер имеет полное ресурсное обеспечение и производственные наработки.

Каждый кластер базируется на совокупности трансграничных особых экономических зон, способных активно привлекать частный капитал.

Трансграничными в данном регионе могут считаться особые экономические зоны, граничащие не только по суше, но и по морю. В этом отношении существует более глобальный пример: огромный Атлантический океан. Западными геополитиками было предложено считать его не фактором раздела, а пространством торгового, технологического, идеологического и политического единства. Исходя из этого и сформировалась группа Стран Моря, противодействующая Странам Суши. В этом ключе и Каспийское море может стать пространством единения каспийских государств в различных сферах, в различных производствах.

Кластеры выстроены по такому принципу, чтобы части, их составляющие, конкурировали внутри региона, повышая качество каждого из них, но осуществляли консолидированную политику вне региона.

Для прикаспийских государств большое значение имеют надежные и постоянные рынки сбыта продукции. В этом отношении Россия имеет возможность их организовать у себя. Учитывая, что государства находятся на МТК «Север-Юг», можно было бы организовать консигнационные склады прикаспийских производителей Казахстана, Туркмении, Ирана, Азербайджана на незанятых площадках речных портов Единой глубоководной системы Европейской части России с открытием постоянных национальных торговых домов в таких российских регионах. Таким образом могла бы сформироваться постоянная торговая система связей каспийских производителей с российскими потребителями. Такой подход исключил бы проблемы межнавигационного периода.

Следует также учитывать, что все прикаспийские государства имеют стремление выйти надежными транспортными путями на торговых партнеров Европы. Такая возможность имеется также через Единую глубоководную систему России. В этом случае было бы также оправданным использовать незагруженные площадки калининградских портов на Балтике и Феодосийском порту на Черном море с организацией на них таких же консигнационных складов прикаспийских товаропроизводителей с возможностью экспортировать складированные товары дальше, исходя из текущих условий рынка. В свою очередь и Иран смог бы выделить в своих южных портах площадки под консигнационные склады России.

Учитывая, что на Каспии самым востребованным явится международный судостроительный кластер с очевидной головной ролью судостроителей Астрахани (где сосредоточено более полутора десятка проектных и судостроительных предприятий, образовательные центры моряков, имеются тесные связи с нижегородскими проектировщиками судов и Волжским государственным водным университетом), представляется оправданным создать несколько каспийско-средиземноморских и каспийско-балтийских судоходных линий: российско-казахстанских, российско-туркменских, российско-иранских, российско-азербайджанских. Транспортной новизны в этом нет. В СССР существовала доставка грузов по Каспийско-Волго-Балтийской и Средиземноморско-Волго-Донской-Каспийской судоходным линиям.

Общие интересы прикаспийских государств существуют и в организации водных круизных маршрутов по указанным обширным речным и морским путям.

Стоит глобальный вопрос о формировании нового регионального экономического объединения Евразии в Каспийском регионе и его окружении на уровне, сравнимом с АСЕАН. Так как оно обладает полным комплексным потенциалом развития и имеет серьезное экономическое, политическое и цивилизационное значение, а его формирование исключительно сложно по организации и выполнению в условиях противодействия мировых оппонентов, то инициатива по продвижению такого мирового уровня проекта может исходить только от Президента России, его согласования с руководителями государств-участников и реального запуска самого проекта. Данный проект не ниже по масштабам и востребованности исторического государственного проекта по строительству Транссибирской магистрали, который утвердил и взял под личное кураторство сам Император России.

Перечисленные мероприятия могли бы сблизить интересы и, соответственно, отношения прикаспийских государств с Россией, и потому могли бы быть учтены в соответствующей государственной стратегии.

НАПРАВЛЕНИЕ ЧЕТВЕРТОЕ – РАСШИРЯЮЩЕЕ

В Транспортной стратегии 2020, 2030, 2035 гг. полностью отсутствует раздел превращения России в Великую морскую державу, что является совершенно недопустимым при имеющихся возможностях России, при значении морского флота для обеспечения безопасности России.

«Контроль над морем решает судьбы владения миром. Кто контролирует море, тот в итоге доминирует в долгосрочной перспективе в мире.

Морская мощь – путь к владению миром. Пользоваться морем самому и не давать это делать соперникам. Для этого нужен сильный флот – военный и торговый».

Из постулатов А. Мэхэна «Влияние морской силы на историю». 1890 г.

Морскому транспорту принадлежит особая роль как в обеспечении роста экономики, так и безопасности государства, а также широкого сотрудничества с другими странами. Это касается как ближней, так и дальней морской зоны.

И везде существует органичная связь морского транспорта и промышленности. Промышленность проявляется как источник грузовой базы и как отрасль промышленности – судостроение, с входящими в нее составляющими от других отраслей. Имеется показательный исторический опыт Великобритании, чрезвычайно обогатившейся и одновременно укрепившейся на долгое время в статусе «мастерской мира» и «владычицы морей», позволившем ей создать колониальную империю и сформировать изошренную, агрессивную дипломатию мирового масштаба.

Именно развитие судостроения, достижение лидерства в торговом мореплавании в Мировом океане позволило Западу идеологически спроектировать геополитическую структуру с разделением мира на две антагонистические группы: «страны Моря», «страны Суши».

Президент США Абама указывал на слабость России и сомнение в ее статусе как сверхдержавы относительно США в том, что она не имеет баз по всему миру².

² https://www.gazeta.ru/politics/2020/11/17_a_13364323.shtml

Сейчас подобную стратегию освоения Мирового океана и мирового экспортного лидерства национальной товарной продукции начал активно проводить Китай, войдя семью своими портами в десятку крупнейших портов мира, создав вторую по величине судоходную мировую компанию, участвуя в строительстве, развитии и эксплуатации морских портов в Южной и Малой Азии, Африке и Европе.

В настоящее время Россия также начала укреплять свои позиции на пространстве Мирового океана (Сирия, Куба, Венесуэла, Вьетнам), на очереди Египет, Сомали и др.

Однако Россия, несмотря на определенные начальные после длительного перерыва успехи в судостроении, в активизации взаимодействия с дальними странами, пока не стала великой морской державой с масштабным охватом дальних морских и океанских зон. И это несмотря на то, что она территориально выходит непосредственно на два океана и опосредованно, через черноморские, датские проливы и Кильский канал, на третий; у нее полная сырьевая обеспеченность для судостроения, наличие судостроительных баз как на морских побережьях, так и на речных системах всех регионов страны; она фактически находится в группе лидеров мирового кораблестроения; имеет богатый, исторически сложившийся научный потенциал и образовательный комплекс.

В российском торговом судоходстве за постсоветский период образовался серьезный провал. Всего 2% российских внешнеторговых грузов перевозится отечественными судами. Этот факт не только достоин сожаления. Он неприемлем, он оскорбителен для России. Национальный протекционизм на морском транспорте начался с Навигационного акта Кромвеля (1651 г.). И хотя он был официально отменен (1849 г.), но национальные ограничения для иностранных судов действуют до сих пор во всех развитых странах мира. Россия единственная страна добровольно отступила от этого принципа, опять же по требованию Запада.

Причины общеизвестны – разрушающие рекомендации Запада по управлению нашей страной после распада СССР, в том числе в управлении транспортной стратегией в части морского транспорта. Как один из результатов последовало упразднение отраслевых транспортных министерств, в том числе Министерства морского флота СССР с теми задачами и ответственностью, включая активное зарабатывание денег на фрахте в любой точке Мирового океана, и тем более в самой стране. Современный Росморречфлот не обладает таким уровнем системного управления, полномочий и ответственности. Сборное Министерство транспорта России осталось на позициях, рекомендованных Западом в 1990-х годах - не управлять, а лишь выработать правила игры на либеральном рынке транспортных услуг с активным участием иностранных перевозчиков. Поэтому из системы управления были выведены многие профессиональные, высококвалифицированные транспортники и заменены, так называемыми менеджерами, прошедшими соответствующую выучку за рубежом, далекими от транспорта, не понимающими его проблем, возможностей и ответственности. Очевидным является, что даже транспортники одного вида не в состоянии квалифицированно управлять другими видами транспорта.

Совершенно недопустимо и то, что в «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года» фактически отсутствует цель - вхождение России в пятерку мировых лидеров по транспортному освоению Мирового океана и в гражданском судостроении. Отсутствует морская экономическая стратегия даже на морях ближней зоны, в том же Каспийском море.

Освоение окружающих морей и Мирового океана неразрывно связано с тесным экономическим взаимодействием партнеров. Просто торговый обмен, просто обеспечение сырьем не создают основы для долговременного и тем более постоянного партнерства. Оно может выстраиваться исключительно на тесной производственной кооперации, общих долгосрочных перспективах и планах. Россия должна стать постоянным и необходимым соратником для каждого своего зарубежного партнера, для его экономического и социального развития, для поддержания и укрепления его роли в соответствующем регионе. Стратегические партнеры России хоть в ближней, хоть в дальней зоне должны чувствовать гарантию от проблем: голода, массовой безработицы, надежности своих границ. Поэтому при

безусловной государственной суверенности в этих странах для повышения надежности целесообразно частично иметь российский капитал в производстве, долю в доходах, и чтобы Россия имела полную обоснованность защищать свою собственность. Необходима также стратегия взаимовыгодного инновационного развития России и ее партнеров, исключающая технологический застой. Поэтому сторонники России ждут и надеются, что она станет инновационным технологическим, социально-экономическим лидером и примером. Такая привлекательность партнерства для соратников будет неоспоримой. Но именно так стратегическая задача на государственном уровне пока не поставлена.

Необходимо также сформировать принципы отбора стратегических партнеров. Они не должны являться ни в настоящем, ни в будущем фактическими или потенциальными конкурентами России, претендентами на ее территорию, участниками блоков против России.

России необходимо движение, расширяющее, разворачивающее ее реальную мощь в сторону Мирового океана как в гражданском, так и в военном отношении.

С транспортного морского рынка России начали уходить иностранные судоходные компании. И это замечательно. Некоторые возможности, как и куда наладить международные судоходные линии было показано выше на примере Каспийско-Волго-Балтийской и Средиземноморско-Волго-Донской-Каспийской линий.

Однако транспортная составляющая должна быть органически дополнена совместной промышленной составляющей. Например, для Сирии она важна в обеспечении выпуска продукция совместных российской-сирийских промышленных предприятий в этой стране, такого уровня, чтобы стать не только необходимой для внутреннего рынка, нужной для поставок в Россию, но и конкурентоспособной на рынках Малой Азии и Средиземноморья. Сирия должна стать региональным промышленным лидером в определенном товарном сегменте.

С Ливией у России значительные интересы в сфере железнодорожного строительства, взаимодействия в области энергетики и других сферах. С Египтом устанавливаются важные экономические взаимоотношения. Россия планирует принять участие в формировании в окрестностях Порт-Саида промышленной экономической зоны. Размещение российской производственной площадки в непосредственной близости от важнейшего евроазиатского транспортного клапана – Суэцкого канала, который в условиях завоевания независимости оказался под контролем Египта, благодаря позиции СССР, чрезвычайно важно.

Российские суда класса «река-море» имеют значительный опыт выхода на Балтику, Северное море, Средиземное море. А морское судоходство между Средиземным и Северным морем осуществлялось еще раньше древними финикийцами и греками на менее совершенных судах, говорит о возможности дальнейшего расширения пространства прибрежного судоходства судами «река-море».

Поэтому появление опорных российских баз: у горловины Суэцкого канала, на Африканском роге и других прибрежных зонах позволяют продвинуть воднотранспортную составляющую МТК «Север-Юг» вплоть до Индии.

Формирование прямого водного перехода от Каспия, Волги, черноморских портов до Индии с заходом в порты дружественных государств не может представлять чего-то принципиально нового, технически трудно выполнимого. Для повышения эффективности перспективных судоходных линий было бы целесообразным поднять скоростные характеристики судов, используя новые технологии в судостроении. При этом в судостроительный процесс при головной роли России можно было бы привлечь не только каспийские государства, создав основную Волго-Каспийско базу судостроения, но и желающие страны по всему маршруту, включая Индию.

Столь же активно и комплексно объединяя транспортную и промышленную составляющие целесообразно развивать интеграционные связи со странами американского направления, включая Кубу, Никарагуа, Венесуэлу. И в этих странах существует широкий спектр совместных промышленных интересов с Россией, не говоря уже об экономической и военной безопасности.

Морская активизация в Азиатско-Тихоокеанском регионе также крайне необходима для России, для обеспечения мирного сосуществования в этом обширном регионе. Особенно актуальным это стало после формирования военного близнеца НАТО в составе США, Англии, Австралии с включением в этот военный блок Японии и других государств.

Важной зарубежной портовой базой для России может стать Вьетнам, занимающий стратегическое местоположение на азиатском побережье Тихого океана, на важном участке Южного морского пути. Советский Союз в свое время оказал решающую роль на обретение этой страной независимости и дальнейшей борьбе против иностранных агрессоров. В советский период СССР имел во Вьетнаме морскую базу Камрань. В настоящее время необходимо вновь получить морскую базу в этой стране на долгосрочной и взаимовыгодной основе. Однако политические и экономические условия изменились. США, основной агрессор, совершивший массовые военные и экологические преступления о Вьетнаме, стал самым крупным, после Китая, потребителем вьетнамской продукции. По импорту Вьетнам практически полностью завязан на страны Северо-Восточной Азии.

В этой связи Россия должна выработать такую стратегию взаимодействия с Вьетнамом, чтобы вернуть утерянные экономические позиции в этой стране на долгосрочный период.

Этому может способствовать только решающий фактор. Им может стать российский газ, добываемый в Арктической зоне. Он может содействовать стратегическому экономическому партнерству России и Вьетнама по целому ряду транспортных и промышленных составляющих.

Во-первых, во Вьетнаме на совместной основе может быть создана бункеровочная база, привлекательная для газомоторных судов, сравнимая по мощности с сингапурской. Это означает возникновение новой, мощной и постоянной статьи доходов Вьетнама. Вьетнамская бункеровочная база может стать второй российской после перспективной Петропавловск-Камчатской. Создание двух мощных баз создаст условие для фактического вступления России в процесс освоения МТК Южный морской путь. Петропавловск-Камчатский при условии выхода на него железнодорожной магистрали с организацией вдоль нее промышленного производства имеет шансы стать крупным транспортно-промышленным хабом.

Во-вторых, во Вьетнаме может быть создан на основе российско-вьетнамской кооперации промышленный газохимический кластер по выпуску всего спектра продукции, производимой из данного сырья: азотные удобрения, пластмассы, гелий и т.д., крайне необходимые в странах Юго-Восточной Азии, для их сельского хозяйства и микроэлектронной промышленности.

В-третьих, наличие мощной базы судового топлива и промышленной грузовой базы на Южном морском пути диктует необходимость и предоставляет возможность формирования во Вьетнаме на той же кооперационной с Россией основе судостроительной и судоремонтной базы.

Т.е. Вьетнам при такой кооперации не только имеет серьезные перспективы развития, но и становится одним из крупных транспортно-промышленных хабов на главном евроазиатском международном транспортном коридоре – Южном морском пути, с соответствующим экономическим и политическим влиянием в регионе ЮВА.

Расширяя торговые и промышленные связи со странами дальних морских зон, России следует учитывать, что от США поступают и реализуются угрозы о блокировке и запрете захода российских судов в иностранные порты, на бункеровочные базы. Не исключено, что возможны провокации с досмотрами наших судов, даже в открытом океане. Поэтому необходимо ускоренно наращивать не только количество торговых судов, но и кораблей ВМФ России с расширением количества портовых баз на всех континентах.

Поле деятельности для России в мировом водном пространстве огромно, необходимо, выгодно и чрезвычайно ответственно. Потому данное направление должно быть особо тщательно и с широким охватом проработано в Транспортной стратегии на долгосрочную перспективу.

НАПРАВЛЕНИЕ ПЯТОЕ – ГЛОБАЛЬНОЕ

Мир ждет судьбоносные проекты для мира, для развития, России есть, что предложить Миру.

«Что станет с силами моря, если однажды великий континент политически объединится, чтобы стать основой непобедимой армады», опасался Х. Макиндер. «Демократические идеалы и реальность». 1919 г.

ВЕЛИКОЕ ТРАНСПОРТНО-ПРОМЫШЛЕННОЕ ПЕРЕКРЕСТИЕ ЕВРАЗИИ

«...не закончится еще это столетие, как вся Азия покроется сетью железных дорог. Пространства на территории Российской империи и Монголии столь велики, а их потенциал в отношении населения, зерна, хлопка, топлива и металлов столь высок, что здесь несомненно разовьется свой, пусть несколько отдаленный, огромный экономический мир»,

Х. Макиндер 1904 г.

Западные геополитики и раньше понимали, что общий ресурсный потенциал стран Евразии многократно превышает потенциал Стран Моря. И они опасались концентрации этого общего потенциала, основанного на развитии внутриматериковых транспортных магистралей. Англичанин Макиндер еще в 1904 г. в своем докладе указывал, что «...трансконтинентальные железные дороги изменяют положение сухопутных держав, и нигде они не работают с большей эффективностью, чем в закрытых центральных районах Евро-Азии...».

Нужно отдать должное прозорливости английского геополитика Х. Макиндера. Так оно в целом и произошло. Действительно Азия активно начала строить железные дороги. Первым проектом мирового уровня был Великий Сибирский путь (Транссибирская магистраль), законченный строительством в 1916 году. В советское время активно строилась железнодорожная сеть в Средней Азии. В Китае начало строительства железных дорог относилось к периоду интенсивного вывоза сырья. В социалистический период темпы строительства железных дорог в Китае значительно возросли. В последние годы эти темпы достигли 4000 км в год. Китай стал мировым лидером в технологии строительства железнодорожных магистралей, в том числе высокоскоростных на магнитном подвесе.

В настоящее время Китай достиг мирового экономического лидерства. В процессе интенсивного экономического роста в 2013 году руководство Китайской народной республики выдвинуло концепцию «Нового шелкового пути» под лозунгом «Один пояс – один путь». Проект содержит две составляющие сухопутную («Экономический пояс Шелкового пути») и морскую («Морской Шелковый путь XXI века». Оба повторяют систему маршрутов древности, как Великого Шелкового пути, так и морских трасс, увеличив их протяженность до Европы.

У России может быть свой взгляд и свой проект, который, возможно, будет иметь не меньшее значение для Евразии и для мира – Великое транспортно-промышленное перекрестие.

В чем разница этих глобальных проектов.

Китайский проект является масштабом мирового уровня, значение которого трудно переоценить. Проект вовлек в ход реализации многие страны Азии, Европы и частично Африки. Китай накопил за счет мировой торговли, в которой он также стал мировым

лидером, огромный инвестиционный потенциал. Такого уровня проект заслуживает уважения и поддержки.

Однако имеются и опасения. Китайский проект – транспортный, для торговли китайскими товарами по ходу продвижения по трассе. Он обеспечивает дешевыми товарами промежуточные страны и таким образом обеспечивает, с одной стороны, выгоду Китаю, а с другой стороны подавляет профильную национальную промышленность приобретающих китайские товары стран. То же самое происходит как на сухопутном коридоре, так и на морском. Достаточно посмотреть баланс грузопотоков Азия-Европа и обратно. Если на Европу идут полностью загруженные контейнеровозы, то возвращаются далеко не все наполненные

Российский проект продолжает идею своих сибирских проектов, где проектируются транспортно-промышленные пояса, где на базе строящихся транспортных ходов организуются промышленные производства продукции на местной сырьевой базе и отправляются по транспортной системе потребителям в другие регионы и страны. Это не значит, что должны быть остановлены перевозки сырья. Нет, но они будут уменьшены. Регионы, да, и сам транспорт от такой комбинации грузовой базы получают большую выгоду. Это должно касаться не только перспективных сибирских коридоров, но и действующего Транссиба.

Точно такой же подход должен закладываться и в международные транспортные коридоры, чтобы не только возить, но и развивать промышленное производство транзитных регионов и стран. Именно такой подход предложен при организации Кругокаспийского транспортно-промышленного коридора в формате международной транспортно-промышленной кластерной платформы.

Таким образом сформированы в широтном направлении российский Транссиб и китайский сухопутный Новый Шелковый путь. В меридиональном – МТК «Север-Юг».

Но должен быть построен еще один меридиональный транспортный коридор в Евразии. Им должен стать МТК Россия – страны Центральной Азии – Афганистан – спорный регион Джамму и Кашмир и далее разветвление на Индию и на Пакистан. Формула единая для всех стран – транспортно-промышленный коридор развивает промышленное производство в каждой стране на трассе и способствует международной торговле. В данный общий Евразийский проект включаются равноправными партнерами великая Индия и Пакистан. Спокойствие в регионе Джамму и Кашмира обеспечивают два великих гаранта Россия и Китай. Афганистан получает важный стимул и возможности для экономического развития.

Предварительные наброски железнодорожных трасс из России в Индию через Афганистан российские железнодорожники прорабатывали. Основная сложность связана с горным рельефом. Магистрали должны быть исключительно высокоскоростные и эстакадные на магнитолевитационном или аэроэстакадном принципе либо на их совмещении. Такую сложную инженерную задачу под силу решить только объединенными усилиями Китая, России и Индии при поддержке и участии всех заинтересованных стран.

Такое сочетание имеющихся и перспективных внутри материковых международных транспортных коридоров станет Великим Транспортно-Промышленным Перекрестием – экономическим поясом экономического развития нового типа, объединяющим все участвующие и причастные к нему страны Евразии, обеспечивающим мирное взаимовыгодное добрососедское сотрудничество.

ВЕЛИКОЕ ЕВРАЗИЙСКОЕ ВОДНОЕ КОЛЬЦО

«Тот, кто доминирует над Римлендом, доминирует над Евразией; тот, кто доминирует над Евразией, держит судьбу мира в своих руках».

Н. Спикмен

Римленд – «дуговая земля» - это береговые страны Евразии по определению западного геополитика Н.Спикмена, которая окружает Хартленд и контролирует всю Евразию.

Самым насыщенным евроазиатским транспортным коридором является Южный морской путь через Тихий, Индийский, Атлантический океаны. Таким он останется и в дальнейшем. Не все страны способны (допущены) войти своими судовыми компаниями в отлаженную структуру обслуживания на этом коридоре.

Россия на этом трафике не присутствует и это понятно, она пока не способна даже обслуживать боле 2% своей внешнеторговой грузовой базы. За нее это делают иностранные судовые компании, адаптированные на океанском транспортном рынке, в том числе на Южном морском пути. Санкции, объявленные России, ввели запрет на заход российских судов в европейские порты. Не факт, что в дальнейшем российские суда не будут досматриваться на каком-то океанском маршруте на открытой воде.

Поэтому Россия должна быть способной выйти на маршрут Южного морского пути, и этому обязывает сделать ее реальный статус и потенциальные возможности.

У Китая также не было на каком-то этапе проявления активности на этом маршруте, а теперь Китай является лидером везде, в том числе и на этом маршруте. И все потому, что у Китая есть востребованная в Европе продукция, у Китая создан мощный судостроительный комплекс и сформировано несколько судоходных компаний мирового уровня.

Для того, чтобы России выйти на этот маршрут необходима отечественная грузовая база. Чужой базы не отдадут. Грузовая база должна быть большой, и она должна быть востребована в странах-потребителях.

Какая грузовая база России может быть наиболее востребованной на мировом рынке, а точнее в прибрежной зоне Евразии, на северном и восточном побережье Африки. В чем страны этих побережий остро нуждаются? В пресной воде. Дефицит пресной воды по странам представлен на рис. 8.

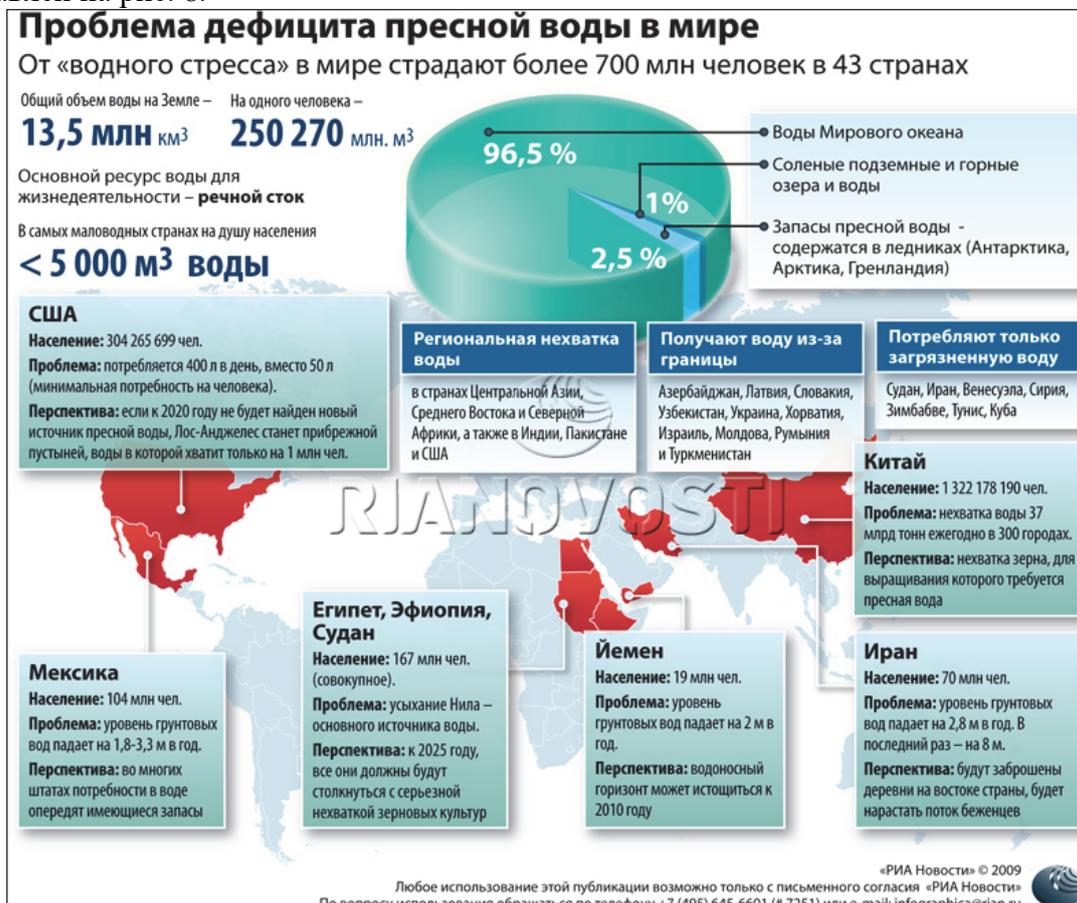


Рис. 8. / Fig. 8. Дефицит пресной воды по странам мира / Fresh water shortage by country

За последнее столетие потребление пресной воды в мире увеличилось вдвое. Гидроресурсы планеты не отвечают такому быстрому росту потребностей. По данным Всемирной комиссии по воде (World Commission on Water), **сегодня каждому человеку ежедневно требуется 40 (от 20 до 50) литров воды для питья, приготовления пищи и личной гигиены.** Однако **около миллиарда людей в 28 странах мира не имеют доступа** к такому количеству жизненно важных ресурсов. Более 40% населения мира (около 2,5 млрд человек) живет в районах, испытывающих среднюю или острую нехватку воды. Предполагается, что к 2025 году это число возрастет до 5,5 млрд. чел. и составит две трети населения Земли.

Наиболее **крупными потребителями воды** (по объемам) являются Индия, Китай, США, Пакистан, Япония, Таиланд, Индонезия, Бангладеш, Мексика и РФ.

1. Вода в ряде стран становится дороже золота. «Одно из чудес России – ее три великих низменности, на которые с хребтов и нагорий стекают воды и копятя там. В этих гигантских объемах, пропущенные сквозь тучи и льды, льется пресная вода. Сегодня эти объемы с экономической точки зрения рассматриваются как фабрики пресной воды и учитываются всей мировой промышленностью. В дальнейшем эти уникальные фабрики будут взяты под контроль индустрии и их конечный продукт – вода будет нормироваться в мировом масштабе подобно энергии. Сегодня на Оби разворачивается операция «Нефть». Завтра со строительством великих каналов начнется операция «Вода»³».

2. Второй составляющей национальной грузовой базы России на Южном морском пути (ЮМП) является газ. Он необходим и для топлива, и для производства различных товаров газохимии. Наибольшие запасы газа в России, в Северном Ледовитом океане. Следовательно, следующей составляющей грузовой базы может быть газ и продукты газохимии, произведенные на арктическом севере России и, может быть на совместных предприятиях в странах потребителей.

3. Россия богата лесом. Во многих странах по ЮМП – дефицит леса, но там требуются изделия из древесины: древесностружечные и древесноволокнистые плиты, фанера, бумага. Значит, это продукция от северных лесоперерабатывающих предприятий и целлюлозно-картонных комбинатов, с которых продукцию можно доставить реками к Северному морскому пути.

Это три первые очевидные составляющие продукции – с Российского Севера, всегда будут востребованы на севере Африки, в Восточном Средиземноморье, регионах Красного моря, во всех странах Южной Азии, в Китае.

Эта грузовая база национальная и возить ее можно круглый год в Севера на Юг, соединив воедино Северный Морской путь с Южным морским путем.

Одной России пока с формированием такой глобальной судоходной линии не справиться. Нужны заинтересованные партнеры – инвесторы и участники. Они есть. Из самых крупных, определяющих и способных: Китай, Индия.

Таким образом, возможно формирование Великого евразийского водного кольца. Для такого проекта для подготовки грузовой базы должна быть выстроена соответствующая индустрия на Крайнем Севере России, где должны быть объединены государственное управление, деловая инициатива, частные и государственные инвестиции, включая заинтересованные страны.

При этом для создания судоходной линии Великого водного кольца возникают предпосылки еще большего, взаимовыгодного и постоянного объединения трех членов БРИКС, трех великих держав России, Китая, Индии.

И вновь может оказаться правым наш недруг западный геополитик Н.Спикмен. «Очень может быть, — предсказывал он, — что в ближайшие пятьдесят лет с этого времени четверкой мировых держав будут Китай, Индия, Соединенные Штаты, и СССР». В данном случае – Россия.

³ Проханов А. Время полдень. – М.: Профиздат. 1977, – с. 35.

**НАПРАВЛЕНИЕ ШЕСТОЕ – ГАРАНТИРУЮЩЕЕ.
(УПРАВЛЕНЧЕСКОЕ, ОБРАЗОВАТЕЛЬНО-ВОСПИТАТЕЛЬНОЕ)**

**«Кадры решают все!»
И.В. Сталин, 4 мая 1935 г.**

ТРАНСПОРТНОЕ УПРАВЛЕНИЕ И ОБРАЗОВАНИЕ

Управление

Без ответственных, компетентных, смелых чиновников ничего решить невозможно.

Все три компонента обязательны:

- ответственность воспитывается;**
- компетентность достигается обучением;**
- смелость проявляется в бою (в том числе в спецоперации на Украине)**

Управлению в транспортной сфере в России с дореволюционного до постсоветского периода посвящены многие исследования Государственного университета управления (В.А. Персианов и др.). Готовились предложения по совершенствованию функционирования отечественной транспортной системы с учетом глубокого анализа отечественного и зарубежного опыта.

Следует признать, что нынешнее объединенное министерство транспорта с агентствами по видам транспорта для России, страны с такими масштабами, задачами, требованиями, с таким разнообразием условий природно-климатических, социально-экономических, не является оптимальным органом управления. У великой страны должны быть соответствующие министерства, включая транспортные отраслевые. Железнодорожный транспорт – основа путей сообщения, скреп страны, ее территорий, всех отраслей, всех сфер жизни, ключевой механизм для оперативной переброски войск и вооружения на большие расстояния в случае исключительных событий. Морской транспорт обеспечивает всю внешнюю периферию страны, обширные внешнеэкономические связи, оборону страны на ближних и дальних морских подступах. Под министерством речного транспорта находится огромный и уникальнейший потенциал речной сети с огромным разнообразием условий судоходства, возможностями и проблемами, с возможностями обеспечивать связи с внешним миром судами типа «река-море». Автомобильный транспорт, без которого не могут быть реализованы оперативные коммуникационные грузовые и пассажирские связи в любой части страны, ее регионах, населенных местах. Воздушный транспорт для обслуживания многомиллионного пассажирского потока абсолютно необходим.

В Советской России после многочисленных эволюций в системе управления транспортом пришли к наиболее рациональному варианту: отраслевые транспортные министерства и Комитет по транспорту, решающий общие вопросы транспорта, подчиненный одному из заместителей главы Правительства. В настоящее время подошел исторический момент, создались условия, обострились требования по восстановлению мощных отраслевых министерств по каждому виду транспорта.

При этом эффективная работа каждого транспортного министерства может быть обеспечена исключительно при условии, если во главе министерства, его подразделений, региональных подчиненных структур будут стоять только высококвалифицированные специалисты данной отрасли с соответствующим отраслевым образованием и опытом. Только руководитель с такой профильной подготовкой способен полностью осознать проблемы и возможности отрасли, ее роль в развитии экономики страны, обеспечении ее национальной безопасности и вносить соответствующие предложения.

Образование

Исходные условия

У отечественного образования имеется мощная историческая основа, связанная с уникальной выразительностью русского языка, способствующей развитию гибкости ума и глубине восприятия, с внедрением педантичного опыта немецкого преподавания точных наук при учете российских особенностей, с четкой дисциплиной организации учебно-воспитательного процесса.

Советский период расширил положительную основу отечественного образования, причем в сложных социально-экономических условиях, в том числе: сформировал за счет бесплатности высшего образования и гарантии получения первого места работы по специальности три ключевых фактора влияния образования на интенсивное развитие страны.

- Первый – массовый приток поступающих в вузы, обеспечивший массовый выпуск молодых специалистов по всем требуемым специальностям.

- Второй – высокая конкуренция за счет массовости поступающих, обеспечившая прием наиболее подготовленных и мотивированных абитуриентов и, соответственно, качественную подготовку выпускников.

- Обязательное 3-годичное распределение выпускников на актуальные объекты страны, обеспечивающее наполнение специалистами отраслей и регионов.

Успешные студенты обеспечивались стипендиями, общежитиями, льготным проездом в каникулярное время к месту основного проживания.

Мотивация упорной и успешной учебы поддерживалась и послевузовским распределением в зависимости от результатов учебы. При этом кроме потребности предприятий в молодых специалистах, появлялся еще один фактор, влияющий на формирование менталитета и гражданственности молодежи – ознакомление и осознание величия страны, ее огромности, природного разнообразия, наличия возможностей развития. Выше отмечалось, что влияние масштабности жизненного пространства на формирование державного менталитета европейских переселенцев в США высоко оценивали еще западные геополитики.

Президент США Дж. Кеннеди высоко оценивал успехи советского образования и считал, что многие достижения СССР связаны именно с образованием. По оценкам ЮНЕСКО в 1990 г., образование в России занимало третье место в мире.

В настоящее время высшее образование деградирует по ряду причин.

Причина 1

Переход на платное образование:

- подрывает основной принцип достижения наибольшей массовости участия выпускников школ в конкурсном отборе наиболее подготовленных и мотивированных к профессии абитуриентов при поступлении в вуз;

- зависимость заработной платы профессорско-преподавательского состава и особенно администраций вузов от числа платных студентов подрывает качество контроля как при поступлении, так и по прохождении учебы. Строгий преподаватель вызывает недовольство студентов, их жалобы в администрацию, у которой имеются финансовые мотивы поддержать нерадивых студентов и принять меры воздействия к преподавателю;

- подрывается мотивация студентов посещать занятия, поскольку диплом, по мнению студентов, фактически покупается;

- отсутствие мотивации к учебе обуславливает появление незанятого делом времени для неформальных, в том числе противоправных мероприятий.

Летние студенческие строительные отряды, их массовость не только способствовали бы развитию страны, в том числе в многочисленных проектах транспортной сферы, сплочению, воспитанию коллективизма, формированию духа патриотизма и державности, но и снизило бы участие молодежи в несанкционированных политических мероприятиях, особенно в предвыборные периоды.

Привлекательные духом и заработком, хорошо организованные трудом и отдыхом летние студенческие строительные отряды необходимы также для нейтрализации инициатив Запада по расширению безвизовых летних поездок российских студентов и молодежи на заработки и ознакомления в США, страны Европы со всеми негативными для России последствиями.

Причина 2

Прекращение направлений выпускников на место первой работы с обязательной 3-летней отработкой, а дальше по усмотрению специалиста:

- не гарантирует трудовую занятость выпускников;
- подрывает обеспечение отраслей в регионах квалифицированными кадрами;
- подрывает мотивацию студентов получать знания по специальности;
- исключает возмещение затрат государства на образование бюджетников.

В частности, оплата образования в вузах коммерческими структурами обязывает выпускников отрабатывать положенное время для компенсации затрат инвесторов.

Причина 3

Проведенная отмена болонской системы, разрушительной для России, является необходимостью.

Россия отличается низкой численностью населения при огромных масштабах территории, сырьевой базы, промышленности и т.д. России в постсоветский период значительно отстала от экономического и технологического потенциала стран лидеров.

Догнать способны только высококвалифицированные и мотивированные специалисты, обеспечивающие увеличение производительности труда в разы, с учетом перехода производства во всех сферах на новые, включая малолюдные технологии.

Молодой специалист, получивший полный объем знаний в вузе, становится высококвалифицированным после нескольких лет работы по специальности под руководством опытных кадров.

Причина 4

Чрезмерная, ненужная, разрушающая образование, нагрузка на преподавателей

Последнее десятилетие прошлого века характеризуется целенаправленной деградацией образования как средней, так и высшей школы. Преподавательское сословие было доведено до такой степени нищеты, что оказался необходимым Указ президента по повышению заработной платы работникам образования. Решение было вдохновляющим и, безусловно, предполагающим повышение качества образования.

Однако бюрократическое исполнение логичного и положительного по существу Указа привело к его извращению и потому появлению новых, серьезных проблем в высшей школе.

Действительно заработки значительно возросли особенно административной части вузов. Но при этом из вузов были вытеснены многие преподаватели, в большинстве возрастные, обладающие большим педагогическим опытом, являющиеся знатоками в профессии, которые являлись экспертами и ценными советниками на кафедрах. Это нанесло удар по качеству образования.

Значительное сокращение численности преподавателей повысило нагрузку на оставшихся до недопустимого уровня, что подрывает их здоровье и отрицательно сказывается на работе со студентами, с индивидуальным подходом к каждому, т.е. на качестве обучения.

На этом чиновничья инициатива не угасла. Преподавателей дополнительно к преподаванию заставляют заниматься наукой, заменив закрывающиеся отраслевые институты, писать каждый семестр научные статьи в журналы и РИНЦ, и ВАК. Благо, что СКОПУС отменили. Но этого недостаточно.

Такое количество серьезных статей за отведенный период, к тому же при увеличенной преподавательской нагрузке написать невозможно.

При публикации статей введена порочная практика недопущения или сильного ограничения самоцитирования автором своих же мыслей, изложенных в предыдущих статьях. Но это вреднейший абсурд. Развитие мысли идет по нарастающей, последовательно, она оттачивается, опираясь на предыдущие собственные умозаключения, дополняется новыми аспектами. Абсолютно новая мысль в одной и той же отрасли, направлении не может возникать многократно.

Пришло время спросить, сколько абсолютно новых мыслей, при этом общественно полезных, внесено каждым из чиновников, составляющих перечисленные барьеры. Здесь, похоже, действует принцип – холостяк учит как воспитывать детей. Или это умысел.

Недопущение публикации одних и тех же умозаключений в различных изданиях при наличии ссылок на уже опубликованное автором также контрпродуктивно. Мысль должна анализироваться и оцениваться большой группой читающих экспертов. Одно издание не охватит никогда многих экспертов. Положительная мысль овладевает массами и инициирует коллективную творческую мысль на дальнейшую проработку понравившихся идей. Отрицательная мысль отсекается опять же оценкой многих экспертов, анализирующих новость в различных изданиях.

Другая негативная проблема – требование высоких коэффициентов цитирования (Хирша). Данное требование есть не что иное, как мотивация к научному и педагогическому корпоративу для перекрестного цитирования. Изошренность уловок бюрократов наталкивается на изошренность ума народа. Но такая бюрократическая изошренность отнимает время от реального творчества мысли. К тому же, нередки случаи, когда фундаментальные результаты автора становятся понятными другим и предметом ссылок на автора, но уже за пределами его жизни. И с повышением степени оригинальности и поначалу непонятности результата может понижаться вероятность его цитирования.

Следует отметить также, что сформировалась целая индустрия издательского бизнеса особенно за рубежом с платным доступом к публикациям, выполненным издательством, или просто платных журналов, публикующих автора за плату, а также журналов, редакции которых содержатся за счет бюджета научных и образовательных учреждений в ущерб зарплате сотрудников.

Коммерциализация в этой части губит и науку, и образование.

Кроме того, чиновники от образования плодят массу ненужных циркуляров, в том числе по обязательному ежесеместровому обновлению преподавателями всевозможных методических материалов. На уже имеющиеся хорошие учебники, пособия, методички, рабочие программы и т.п. требуют составлять новые, пусть даже ниже уровнем, но новые материалы и т.д., и т.п.

Вредным является установление ограничительного срока пользования даже хорошим учебником. Чиновники требуют обновления или новой редакции. Это не только бессмысленно, это вредно. Но на этом прекрасно зарабатывают издательства, переиздавая хорошие учебники многократно без всякого обновления, корректировки и без оплаты гонорара авторам. Но такие переиздания устраивают чиновников.

Для исполнения спускаемых сверху циркуляров на руководство вузами нередко присылаются люди далекие от профильной отрасли, не специалисты в данной сфере, не знающие ни специфических проблем, ни возможностей и, соответственно, не понимающие в чем и как обеспечивать развитие.

В итоге, платность, ликвидация послевузовской отработки, болончатость и намеренная перегрузка преподавателей привела к обрушению высшего образования – системы готовящей трудовой ресурс с периодом использования 40-50 лет.

При этом следует учитывать, что для университетов достаточно только преподавания, продвигаясь в этой сфере к мотивационным установкам выдающихся отечественных и зарубежных преподавателей-мыслителей прошлого и настоящего. Это миссия университетов.

Нужно учитывать, что сама надежда на замену университетской наукой науки отраслевой и фундаментальной для России бессмысленна, неприемлема, разрушительна.

Наука для университетов в условиях России не более, чем отдельные фрагменты исследований, проводимых в проблемных и отраслевых научных организациях. Воистину необходимо восстановление российской науки.

Невольно создается впечатление, что в управлении высшим образованием существуют люди, которые выполняют задание по его развалу в России.

ВЫВОД

Имеющиеся проблемы столь обширны, сложны и взаимосвязаны, а их разрешение столь необходимо для обеспечения кардинального экономического рывка и национальной безопасности России, что решение этих проблем требует Указа Первого лица государства, с поручением Правительству и Российской академии наук.

Решить научно-обоснованно столь гигантскую по масштабам и сложности комплексную задачу: формулирования Миссии России в современном мире, разработки Генеральной схемы производительных сил с учетом необходимости новой волны индустриализации на инновационной основе с расширением транспортно-промышленного пространства на восток и север страны, с соответствующей Генеральной схемой расселения при выработке перспективной демографической стратегии и т.д. и т.п., под силу лишь Российской академии наук при восстановлении ее структурной вертикали, с возвращением институтов РАН под ее юрисдикцию, при усилении поддержки РАН со стороны государства, в том числе с достаточным бюджетным финансированием и пониманием того, что риск практической отдачи финансирования фундаментальных исследований (а оно суммарно по РАН – на уровне всего лишь одного крупного университета США!) государство должно брать на себя, а прикладная значимость результатов научных исследований обеспечивается головной ролью отраслевых НИИ, КБ в их кооперации с институтами РАН и инновационными компаниями.

Транспортная стратегия России обосновывается с учетом не только внутренних, но и внешних условий. Устойчивое развитие человечества и само его существование подвержены глобальным рискам в условиях автаркии стран, изоляционизма или блоковости. России и дружественным ей странам необходимо сотрудничать и учиться управлять в науке и искусстве противодействия этим рискам. Они, сужая, не исключают разрешимости проблем развития объединением усилий сильных стран-партнеров. Необходима парадигма развития стран и человечества в условиях разного вида угроз, включая колониалистские амбиции государств коллективного запада и транснациональных компаний. Проблемы создания партнерской атмосферы в развивающемся содружестве стран (если не всего мира, то в преобладающем по территории и населению лагере дружественных стран), проблемы единения стран на максимально гуманизированной основе — вызов устойчивому развитию человечества. Пример России и успешного начала ею реализации специальной военной операции на Украине в контексте глобальной стратегии антиколониализма увлечет и уже увлекает страны и народы в ноосферу с ее приоритетами нравственности и духовных процессов над материальными, а также приоритетами науки и информации, как ресурсов развития, над энергией и веществом.

Успех неминуем, учитывая, что наши (России) проблемы, это неиспользованные пока наши (России) резервы. А они огромны.

Литература

Гончаренко, С.С. Открытое письмо Президенту Российской Федерации В.В. Путину / С.С. Гончаренко // Вестник транспорта. – 2022. – № 9. – С. 13-14. – EDN JLGUVQ.

Проханов А. Время полдень. – М.: Профиздат. 1977, – с. 35.

http://moral.ru/Lahova_an_z.htm;

<https://matveychev-oleg.livejournal.com/4557349.html>.

<https://ronsslav.com/pchylki-zhaluyutsya-putinu-na-laxovu-tot-li/>.
<https://ru-arks.livejournal.com/3177.html>.
https://www.gazeta.ru/politics/2020/11/17_a_13364323.shtml.

References

Goncharenko, S.S. Open letter to the President of the Russian Federation V.V. Putin. *Vestnik transporta*. 2022;9;13-14.

Prokhanov A. Time is noon. M. Profizdat. 1977, p. 35.

http://moral.ru/Lahova_an_z.htm;

<https://matveychev-oleg.livejournal.com/4557349.html>.

<https://ronsslav.com/pchylki-zhaluyutsya-putinu-na-laxovu-tot-li/>.

<https://ru-arks.livejournal.com/3177.html>.

https://www.gazeta.ru/politics/2020/11/17_a_13364323.shtml.