

## Открытое письмо Президенту Российской Федерации

**Гончаренко Станислав Степанович**, кандидат экономических наук, президент  
Евро-Азиатского транспортного инновационного центра,  
Новоданиловская набережная, 2, к. 1, 119072, Москва, Россия  
E-mail: [goncharenko.s.s@list.ru](mailto:goncharenko.s.s@list.ru)

**Аннотация:** Открытое письмо посвящено оценке проблем и предложения касаются транспортно-промышленного развития России – основы ее безопасности. Транспорт и промышленность являются двумя основными составляющими народнохозяйственного комплекса, от которых зависит развитие экономики и обеспечение безопасности страны. Общий итоговый результат зависит от активного, совместного, планового и пропорционального развития обеих составляющих без ускорения развития одной за счет отставания другой.

**Ключевые слова:** транспортно-промышленное развитие; экономическая безопасность; народнохозяйственный комплекс; экономическая эффективность; экономика России; международная конкуренция.

**Stanislav S. Goncharenko**, Ph.D. in Economics, the President of Evro-Aziatskiy Ttransportation  
Innovation Center,  
Novodanilovskaya embankment, 2, building 1, 119072, Moscow, Russia  
E-mail: [goncharenko.s.s@list.ru](mailto:goncharenko.s.s@list.ru)

**Abstract:** The open letter is devoted to the assessment of problems and proposals concerning the transport and industrial development of Russia - the basis of its security. Transport and industry are the two main components of the national economic complex, on which the development of the economy and the security of the country depend. The overall final result depends on the active, joint, planned and proportional development of both components without accelerating the development of one due to lagging behind the other.

**Key words:** transport and industrial development, economic security, national economic complex, economic efficiency, Russian economy, international competition.

**Президенту Российской Федерации**

**В.В. Путину**

**Копия: Председателю Правительства Российской Федерации**

**М.В. Мишустину**

**Президенту Российской академии наук**

**А.М. Сергееву**

**Уважаемый Владимир Владимирович!**

В настоящее время по Вашей инициативе Правительством М.В. Мишустина проводятся важные шаги по восстановлению экономической и национальной безопасности страны. Это находит понимание и поддержку различных слоев населения. Понимание и одобрение иницирует людей внести свой посильный вклад в общее дело. Именно консолидация общества является гарантией достижения поставленных Вами стратегических целей.

Беспрецедентная инвестиционная программа Правительства по развитию транспорта, всех его видов, начиная от инфраструктуры до транспортного машиностроения, судостроения, самолетостроения; руководство этими направлениями А.Р. Белоусовым и Ю.И. Борисовым, при научной поддержке С.Ю. Глазьева вселяет уверенность в достижении высоких темпов развития не только транспортной и смежных с ней отраслей, поскольку сам себе транспорт является мощным заказчиком и требовательным приемщиком продукции от промышленности, но и всей экономики страны, ее регионов.

В этой связи мои оценки проблем и предложения касаются транспортно-промышленного развития России – основы ее безопасности. Они связаны с личным опытом работы в военно-промышленном комплексе (начальник лаборатории ЦНИИТОЧМАШ Миноборонпрома СССР), Минсодружестве России (заместитель начальника аналитического отдела Управления производственного сотрудничества стран СНГ), Минтрансе России (заместитель директора Департамента по экономике и транспортной политике, участник разработки Транспортной стратегии РФ на период до 2020 года (раздел 5), ответственный от Минтранса по организации транспортных столов и секций на Байкальских и Петербургских международных форумов, советник 1 класса), 50-летним стажем научной деятельности и 14-летним стажем преподавания в транспортных вузах (2006-2016 гг. в Московской государственной академии водного транспорта, 2016-2020 гг. в Московском институте инженеров транспорта – МИИТ).

### **Постановка проблемы**

Транспорт и промышленность являются двумя основными составляющими народнохозяйственного комплекса, от которых зависит развитие экономики и обеспечение безопасности страны. Общий итоговый результат зависит от активного, совместного, планового и пропорционального развития обеих составляющих без ускорения развития одной за счет отставания другой, на что неоднократно указывал проф. В.А. Персианов и др.

Т.е. необходимо, чтобы роль и место шага каждого, будь то участки отдельной отрасли или группы отраслей, соответствовали цели и задаче всей шеренги отраслей и сфер деятельности. При этом целью управления шеренгой является недопущение разнобоя составляющих. И для этого необходимо, чтобы управление каждым участком было не только профессиональным, но и стратегически осознанным в общем направлении, в общем строю.

Именно это является целью управления параллельным развитием транспортных и промышленных составляющих за счет регулирования вложения средств в каждую из них на основе анализа многочисленных воздействующих факторов.

Это касается и восстановления экономической эффективности как старопромышленных регионов, так и достижения экономической эффективности регионов перспективного освоения и развития. Исходя из современных требований, для обеспечения прорывного развития экономики России необходима реализация двух основных направлений: 1 – вторая волна индустриализации старопромышленных районов на основе восстановления и модернизации транспортно-промышленной логистики, 2 – расширение индустриального пространства в сторону Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера на основе существующей и перспективной транспортной инфраструктуры. Только этим можно достичь кратное увеличение ВВП на материальной основе и, соответственно, вхождение России в тройку мировых экономических лидеров с допустимым разрывом их экономических показателей, что является принципиально необходимым для обеспечения ее национальной безопасности.

Последовательность изложения проблем и данных предложений по транспортному комплексу должна соответствовать глубине проблем, целей и задач, стоящих перед отраслью, с учетом сложности положения, необходимых целевых рубежей, требуемой эффективности и государственных приоритетов в условиях острой международной конкуренции.

## РЕГИОНЫ ПЕРСПЕКТИВНОГО ОСВОЕНИЯ И РАЗВИТИЯ

### Железнодорожный транспорт

Дороги оживляют пространства. Поэтому основной упор в программе правительства обоснованно сделан на развитие железнодорожного транспорта, главного транспорта страны. В первую очередь это касается регионов перспективного освоения и развития: Сибири, Дальнего Востока, Крайнего Севера.

Именно стратегия активного хозяйственного освоения Зауралья с целью обеспечения неприкосновенности восточных границ России была положена в обоснование строительства Транссибирской магистрали в труднейших экономических и военно-политических условиях. Эта дорога спасла Дальний Восток для России. В то же самое время именно необходимость хозяйственного освоения прилегающих территорий явилась спорным моментом по выбору самой трассы Транссиба между Военной комиссией (прокладывать по горам и холмам) и Правительством дореволюционной России (прокладывать по территории перспективного хозяйственного освоения). Вторая точка зрения победила.

В настоящее время данная постановка задачи – дороги с комплексным хозяйственным освоением широкой придорожной полосы, еще более актуальна, исходя из непрекращающихся планов и попыток неокOLONиалистского захвата территории и природных ресурсов слабо освоенной и малозаселенной азиатской части России (принцип Анаконды действует против России более столетия и продолжается сейчас).

Исходя из этого, для регионов Сибири, Дальнего Востока, Крайнего Севера должна реализовываться буквально Ваша, высказанная еще в 2006 году, установка: «Была бы дорога, можно было бы десятки предприятий построить, причем самого разного профиля».

Поскольку экономической основой является промышленное производство, то и дороги должны строиться, исходя из этого. Их статус и параметры должны соответствовать перспективной Генеральной схеме размещения производительных сил страны, охватывающей всю ее территорию, учитывающей необходимость перехода страны на новый технологический уклад, а также важность активного взаимодействия России в зоне Азиатско-Тихоокеанского региона. Схема размещения производительных сил для ее обеспечения трудовыми ресурсами должна быть подкреплена соответствующей Региональной схемой расселения на территории Российской Федерации, с учетом формирования необходимой внутренней миграционной политики и активно возрождающей демографической стратегии.

Поскольку Россия и тем более ее восточные и северные регионы никогда не достигнут плотности населения азиатских, европейских, американских стран, и даже европейской части самой России, то одной из первоочередных государственных задач является разработка и внедрение малолюдных технологий на всех уровнях и этапах технологического передела, а также подготовка специалистов с высокой производительностью труда на всех производственных участках промышленности и транспорта. Особенно такое требование касается Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера, в связи с востребованностью освоения, особыми природными условиями и низкой плотностью населения. Сибирь вынуждена стать не только сырьевым пьедесталом, но и технологической вершиной промышленного производства. Малолюдные технологии это перспективная национальная ниша России, в том числе и на мировом рынке. Но пока такого государственного задания отечественная наука и ее инновационная (отраслевая) составляющая не получали. Поэтому пока нет Генеральной схемы размещения производительных сил со всеми сопутствующими материалами, не может быть разработана оптимальная транспортная схема и транспортная система в целом, особенно с учетом длительности окупаемости строительства транспортной инфраструктуры. Отклонения от этой основы и последовательности лишь увеличат «мертвый» капитал, вложенный в строительство инфраструктуры. При этом эффективность проектируемых транспортных линий на перспективу должна учитывать последующую исчерпаемость первичных источников грузовой базы, в частности месторождений, и заранее

прогнозировать мероприятия по возможности замены исчерпанных источников грузовой базы на новые.

Изначальные попытки формирования объединенной транспортно-промышленной основы для Сибири, Дальнего Востока, Севера, а также были предприняты научным сообществом страны при головной роли Института экономики и промышленного производства СО РАН (М.К. Бандман, В.И. Суслов, В.Ю. Малов, Т.Н. Есикова и многие др.). Соответствующие материалы были представлены в аналитических и сопутствующих им докладах на Байкальских международных экономических форумах 2004, 2006 гг., проводимых под эгидой Совета Федерации РФ. Байкальские форумы с их широким привлечением отечественных и зарубежных представителей науки, бизнеса, государственных структур являлись мощнейшим источником результатов глубокого анализа проблем и стратегических инициатив во всех сферах жизнедеятельности азиатской части страны, и России в целом. Этим материалам еще предстоит длительное изучение, а может быть и дальнейшее развитие при возобновлении столь представительных обсуждений научных и практических задач. Сам Байкал с его мировым рекреационным статусом, исключительной наполненностью окружающей сырьевой базой для активного промышленного развития, расположением в срединной части Азиатского континента между Транссибом и БАМ, с подходом международного транспортного коридора из Монголии и Китая, имеет все возможности стать одним из ведущих деловых центров Евразии.

Транспортная стратегия страны предусматривает структуру, объемы, местонахождение источников и пунктов назначения перспективной грузовой базы. При подготовке Транспортной стратегии РФ на период до 2020 года по требованию Рабочей группы при Госсовете РФ был привлечен Институт экономики и промышленного производства СО РАН, который выполнил «Прогнозирование транспортной системы России: обоснование стратегических направлений с использованием экономико-математического инструментария», на основе исследования межотраслевых и межрегиональных транспортно-экономических балансов. Правда, с допущениями, объясняющимися отсутствием перспективной и даже современной на тот момент Генеральной схемы размещения производительных сил.

Основными перспективными направлениями формирования новой транспортно-промышленной основы были обозначены перспективные транспортно-промышленные (экономические) пояса с опорными интегральными промышленно-транспортными зонами (ИПТЗ).

Первый (главный) пояс. Северный широтный экономический пояс вдоль перспективной сквозной Северо-Российской Евразийской железнодорожной магистрали по линии: Сахалин, БАМ, Северо-Сибирская магистраль (Севсиб) – Баренцкомур, Белкомур, выход на Балтику. Центральным звеном должна стать Северо-Сибирская магистраль. Именно этот пояс совместно с модернизированными старопромышленными регионами способны обеспечить кратное наращивание ВВП страны. Поэтому данное направление развития фактически является стратегическим. Его инфраструктурной основой являются Севсиб и БАМ.

Второй пояс. Северо-Восточный экономический пояс по линии: БАМ – АЯМ – ж/дорога на Камчатку. Данная дорога также является стратегической, обеспечивающей национальную безопасность России через неподконтрольный выход в открытый Тихий океан.

К чему приводит несвоевременный транспортный доступ к окружающим морям и океанам показывают критические ситуации: с защитой Петропавловска-Камчатского, продажа Аляски, проигрыш в Крымской войне, необходимость срочного строительства ж/дороги на Мурман в жестких условиях Первой мировой войны, когда оказались закрытыми для импорта вооружения Черноморские и Датские проливы. Босфор и Дарданеллы осложняли, осложняют и будут осложнять выход России в Средиземноморье и Атлантику, несмотря на конвенцию Монтре. Кунаширский пролив также является

наполовину подконтрольным со стороны Японии и таит в себе возможность ограничения прохода судов и кораблей России.

Третий пояс. Арктический пояс вдоль побережья Северного Ледовитого океана с очаговыми зонами промышленного развития на местном сырье с учетом освоения донных месторождений океана российского арктического сектора. Данный транспортно-промышленный пояс является не только зоной хозяйственного освоения и оборонного присутствия, но и береговой опорой Северному морскому пути.

Все транспортно-промышленные пояса представляют собой научно обоснованную перспективу активного комплексного развития прилегающих к ним регионов.

Транспортная стратегия РФ на период 2030 г., за основу которой была принята Транспортная стратегия – 2020, отличается значительными упрощениями и даже отклонениями.

Так для Транспортной стратегии РФ до 2030 г. не делался глубокий научный прогноз грузовой базы на основе транспортных балансов. Да, этого глубоко и нельзя сделать без Генеральной схемы размещения производительных сил на соответствующий период, тем более с прогнозом изменения технологического уклада страны и регионов. Соответственно, не учитывалась перспективная структура грузовой базы и все возможные параметры транспортно-промышленной логистики. Исходные данные ограничивались лишь некоторыми прогнозными предпосылками Минэкономразвития и представлениями по грузам от базовых грузовладельцев, в основном сырьевиков, с их ориентацией на экспорт. Сокращение сырьевого экспорта, создающего «узкие места» на участках железных дорог и подходах к портам, с заменой на экспорт готовой продукции, вытеснение примитивного импорта с его заменой на отечественную продукцию приведут к существенным сокращениям «узких мест», изменениям требований к транспортной системе как по инфраструктуре, так и по подвижному составу, транспортно-промышленной логистике и даже к изменению пассажиропотоков. Готовая продукция, обладающая меньшими весами и габаритами, резко сокращает потребность в вагонном парке, значительно снижает энергопотребление на движущихся и грузовых операциях, позволяет повышать скорость перемещения, что привлекает потенциальных грузовладельцев и одновременно увеличивает пропускную способность транспортных коридоров. Кроме того, высокотарифицированная грузовая база повышает экономическую выгоду перевозчика. В итоге, транспортный коридор становится более эффективным и конкурентоспособным по отношению к альтернативным маршрутам, включая зарубежные международные транспортные коридоры.

Именно из-за отсутствия промышленного производства, поставляющего на транспортный коридор готовую продукцию, повышающую его финансовую, скоростную и пропускную эффективность, МТК, «Транссиб» проигрывает конкуренцию традиционному евроазиатскому Южному морскому пути (ЮМП) через три океана, вдоль которого прибрежные страны нарастили производство готовой продукции и поставляют ее к перевозке на данную водную магистраль. Именно на ЮМП особо показательно действует принцип – «транспорт повышает эффективность производства, а производство повышает эффективность транспорта». В России этот основополагающий принцип не используется вовсе. Он даже не заложен в стратегический замысел

Следует отметить, что иные принципы, основанные на искусственных протекционистских механизмах, применены для обеспечения конкурентоспособности внутренних евроазиатских МТК «Новый шелковый путь» («Один пояс – один путь») и МТК ТРАСЕКА.

У сухопутного китайского коридора совершенно иная основа эффективности и конкурентоспособности – политическая установка на проникновение и закрепление массового китайского экспорта на товарных рынках промежуточных стран с соответствующим подавлением на этих рынках других иностранных и даже местных национальных конкурентов. Для этого Китай дотирует из государственных источников и формирование коридора, и выпуск экспортируемой продукции. В том числе снижением цены

на импортируемую нефть при распределении ее китайским предприятиям по стоимости ниже государственных импортных закупок (материалы Института мировой экономики и международных отношений РАН).

У МТК ТРАСЕКА, конкурента МТК «Север-Юг», для привлечения вывозных грузов, в основном сырьевых (как показывают прогнозные материалы ТРАСЕКА), из республик Средней Азии использовалось 50% дотирование грузового тарифа за счет финансовых структур стран Евросоюза. О чем указывалось в материалах российской экспертной комиссии при Правительстве России. Военная актуальность ТРАСЕКА обсуждалась на юбилейной 50-летней сессии НАТО в Вашингтоне – тот же принцип Анаконды против России. Замысел заранее разрабатываемого в 1990-х годах Западом проекта данного коридора был ясен уже с Петербургской международной транспортной конференции 2002 г. по формированию международных евроазиатских транспортных коридоров. Однако не был своевременно оценен Россией его разрушительный для СНГ характер.

Но все же главным фактором обеспечения эффективности и конкурентоспособности МТК является их наполнение высокотарифицированной, компактной и легкой грузовой базой.

Исходя из отсутствия Государственной стратегии размещения производительных сил, соответствующей Генеральной схемы, с учетом национальной безопасности, возникли и другие упущения при разработке Транспортной стратегии РФ до 2030 гг.

Так, в Транспортной стратегии РФ до 2030 года и в Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года Северо-Сибирская железнодорожная магистраль фактически выведена из-под статуса стратегической дороги, как центральное, ключевое звено сквозной Северо-Российской Евразийской железнодорожной магистрали. Она обозначена лишь как сырьевая для развития и обслуживания промышленной зоны в Нижнем Приангарье, с соответствующими сроками строительства и инвестированием. Такой же подход к этой магистрали обозначен и в проекте Транспортной стратегии РФ до 2035 года. И это несмотря на требование, изложенное Транспортной стратегией РФ на период до 2020 года «необходимо в кратчайшие сроки предусмотреть строительство Северо-Сибирской магистрали...».

Еще большее отклонение в Транспортной стратегии РФ до 2030 года и в Стратегии железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года от требований по обеспечению национальной безопасности, изложенных в Транспортной стратегии РФ до 2020 года, касается перспективной железнодорожной магистрали на Камчатку. Она, в поздних трансформированных стратегиях представлена, как необязательная, и потому вынесена за пределы 2030 года. Ее нет и в Транспортной стратегии РФ до 2035 года. Хотя в Транспортной стратегии РФ до 2020 г четко обоснована необходимость магистрали на Камчатку.

Более того, вместо этой стратегической дороги запланирована и в Транспортной стратегии РФ до 2035 года железная дорога на Магадан, не имеющая ничего общего с выходом в Тихий океан. Ей разработчиками определен статус сырьевой. Но данная дорога и в таком качестве не нужна как по структуре сырьевых ресурсов региона, так и по отдаленности от промышленных перерабатывающих центров. Магаданская область является центром золотодобычи. Однако золото, серебро, и редкоземельные металлы, добываемые здесь, транспортируются воздушным транспортом. Что касается перспективных залежей угля и железной руды, то эти будущие массовые грузы целесообразно перевозить исключительно морским транспортном из Магаданского морского порта в порты Ванино, Сов. Гавань, сразу подавая грузы на БАМ (это обосновано и показано в исследованиях В.С. Збарашенко, вице-президента Международной академии транспорта, экс-заместителя министра Морфлота СССР). Такой подход говорит об узкоотраслевом железнодорожном подходе разработчиков Транспортной стратегии РФ до 2030 года и проекте до 2035 года в ущерб национальной безопасности страны, а также противоречащем построению оптимальной, менее затратной схемы транспортной логистики. Пришло время вернуться к

рациональному распределению грузов между видами транспорта в зависимости от дальности перевозок, исходя из разницы удельных энергетических затрат.

Касаясь железной дороги на Магадан необходимо учитывать дополнительно то, что трасса должна будет пройти по обширной горной стране, которой фактически является весь Северо-Восток России, находящейся к тому же в зоне повышенной сейсмической активности и вечной мерзлоты. Прокладка настильной дороги по существующему рельефу, тем более с дополнительными факторами риска, при современных технологиях железнодорожного строительства приведет экономику страны к разорению. Достаточно сравнить протяженность и условия, финансовые затраты и время строительства Байкало-Амурской магистрали и Амуро-Якутской железной дороги.

Рассматривая перспективные железнодорожные магистрали Северо-Востока России необходимо с осторожностью относиться к различным предложениям, исключать проекты и предложения, наносящие вред национальной безопасности страны. Одним из таких предложений является лоббируемый проект через Берингов пролив на Аляску. Данные предложения поступали от США еще в дореволюционный период с готовностью проложить указанную дорогу до Байкала на инвестиции американцев, но с передачей в концессию на 100 лет придорожной полосы шириной с разрешением организации в ней активной хозяйственной деятельности. Царское правительство категорически отвергло данную инициативу.

Аналогичным современным является и проект «Связка», поступивший в Минтранс России в начале 2000-х годов от Международной академии национальной безопасности. Проект при российских руководителях указанной академии готовился под эгидой представителей американской и британской разведок. Данные об этом проекте изложены в Аналитическом докладе ВЭФ-2006. К сожалению, проект с переходом на Аляску имеет не только зарубежных, но и отечественных активистов, продвигающих указанный проект, ссылаясь возможности большого сырьевого вывоза из России в США, а также налаживающиеся взаимоотношения США и Китая (в том числе Концепция развития транспортного комплекса РФ: северо-восточный вектор. [1, С. 40-41]. Для экономически эффективных перевозок между США и Китаем существуют Тихий океан. Железнодорожный транспорт, особенно на дальних расстояниях, никогда не сможет конкурировать с водным транспортом. Т.е. данный проект является выгодным для США и Китая с их давним устремлением к российским сырьевым и территориальным ресурсам, напористостью заселения придорожной полосы. Он может стать американо-китайским серпом, отсекающим Дальний Восток от России.

Поэтому именно железная дорога на Камчатку должна бы являться первоочередной в строительстве, исходя из требований национальной безопасности.

Многие новые железнодорожные грузо-пассажирские магистрали должны быть построены по новейшим технологиям. Они должны стать высокоскоростными (ВСМ), как и предлагается в проекте Транспортной стратегии до 2035 года, а значит эстакадными и бесконтактными. Традиционной настильной трассой с парой «рельс-колесо» перспективных скоростей не достичь. Главнейшей задачей в этой транспортной сфере, на которой необходимо сосредоточиться ученым, проектировщикам и практикам, это сделать перспективные эстакадные магистрали дешевыми в строительстве и эксплуатации, безопасными и ремонтно-пригодными, экологически неразрушительными (не препятствующими водным стокам, не преграждающими сезонную миграцию животного мира). В то же время резко повышается ответственность за безопасность и диспетчеризацию процесса перевозок на таких дорогах. Само строительство должно превратиться в монтаж укрупненных модулей, изготавливаемых в заводских условиях, доставляемых и устанавливаемых на трассе с помощью самого дешевого вида транспорта – дирижаблей, что особенно актуально и возможно для пустынных и труднодоступных местностей. Такой монтаж можно вести одновременно на любых участках трассы, т.е. кратно сокращая время строительства.

Разработки высокоскоростных технологий и опыт модульного строительства в России имеются. Первая группа – научно-производственный кластер «Маглев», руководитель А.А. Зайцев, отрабатывает магнитолевитационную технологию создания ВСМ. Реалистичность данного направления, доказывает зарубежный опыт. Отечественные ученые обладают собственными ноу-хау, повышающими надежность и эффективность данной технологии. Указанные разработки получили одобрение научной общественности, включая объединенный ученый совет РЖД. Вторая научная группа – В.Г. Соколов – А.Н. Серьезнов, разрабатывает сверхвысокоскоростную линейную аэроэстакадную систему. Реалистичность доказана успешным отечественным опытом создания экранопланов. Принцип монтажа для эстакадного дорожного строительства из крупных составляющих, изготовленных в заводских условиях, отработан в северном мостостроении ЗАО «СахаМост», руководитель В.Н. Мазур. Разработки дирижаблей большой грузоподъемности в стране также имеются. Нужна их отладка в производстве и запуск для железнодорожного строительства.

Высокоскоростные эстакадные магистрали должны не заменить, а серьезно дополнить существующую железнодорожную инфраструктуру России. Только так Россия сможет не только обеспечить оперативный доступ к любым точкам на своей территории как в мирное, так и в военное время, но и стать основным железнодорожным евразийским транспортным каналом, в том числе и транзитным.

Основной высокоскоростной грузопассажирской магистралью должна стать линия: Петербург – Москва – Байкал – Владивосток. Ни одна другая подобная магистраль не принесет столько факторов развития и национальной безопасности для России как эта.

Это направление не только значительно подтянет контейнерный евроазиатский транзитный поток на железнодорожную сеть России, не только сделает социально привлекательным для россиян азиатскую часть страны, но и станет исключительно высоким туристическим притяжением России. Трасса, поднятая над землей, над лесными массивами, кардинально расширит панораму обзора, позволит пассажиру охватить взглядом и осознать огромность территории страны, оценить ее природное разнообразие, сохранить в памяти наиболее привлекательные природные уголки. Реализация данного высокоскоростного железнодорожного направления предлагалась отечественными учеными на Байкальских форумах, на конференциях РАН под эгидой и с участием Совета Федерации РФ. Оно прорабатывалось и международной российско-корейской группой (с российской стороны – Дальневосточный научно-исследовательским институтом морского флота, ДНИИМФ). Корейскую сторону, исходя из ее собственных интересов, интересует альтернативный МТК на Европу, в обход Китая, и как дополнение к Южному морскому пути. При этом по замыслу разработчиков Владивосток должен превратиться в крупный по международным меркам транспортно-логистический, производственный центр.

Другие перспективные высокоскоростные железнодорожные магистрали: Камчатская и Арктическая, обеспечат как национальную безопасность, так и хозяйственный подъем прилегающих территорий, создадут привлекательность для инвесторов и отечественных переселенцев.

Дорога на черноморское побережье (Кавказ, Крым), намечаемая пока до Ростова-на-Дону, с ответвлением на каспийское побережье обеспечит повышение национальной безопасности, эффективности железнодорожной составляющей МТК «Север-Юг». Она позволит повысить качество обслуживания большого летнего наплыва курортников и отдыхающих со всех регионов России, сделает более привлекательными черноморские и каспийские российские рекреационные зоны, что особенно важно в условиях настоящей и последующих мировых эпидемий.

В этой связи из обширной инвестиционной программы развития железных дорог представлялось бы оправданным предусмотреть средства на доработку и отладку технологий на магнитном подвесе («Маглев»), а также разработку процесса нового высокотехнологичного построения (монтажа) эстакадных магистралей. Данная комплексная разработка нужна в первую очередь для внутреннего, ускоренного внедрения на

территории Российской Федерации. Она будет необходима и для активного, равноправного вхождения России на мировой рынок железнодорожных технологий.

Для дальнейшей научной проработки аэроэстакадной технологии было бы оправданным сформировать опытную трассу малой протяженности, подобную той, что была создана в 1986 г. для железнодорожного транспорта на электромагнитном подвесе в ИИЦ «ТЭМП», г. Раменское Московской области.

Для обеспечения безопасности высоко- и сверхвысокоскоростных трасс необходима разработка высоконадежной информационно-аналитической системы автоматического управления и диспетчеризации.

Комплексное, пропорциональное транспортно-промышленное развитие актуально для восточного участка Транссиба, от Улан-Уде до Хабаровска, где недостаточно развиты промышленные центры, слаба хозяйственная освоенность и заселенность российскими гражданами. И это у протяженной границы с Китаем с чрезмерным контрастом численности населения по обеим ее сторонам. О такой опасности и предложениями по ее предотвращению выступали в свое время и С.Ю. Витте, П.А. Столыпин, А.Г. Щербатов и другие государственники дореволюционной России. Более поздние инциденты (Даманский и др.) говорят о том же.

Точно такой же транспортно-промышленный подход целесообразно использовать и на выходах Транссиба в соседние государства, в частности в Монголию. Россия оказала решающую поддержку Монголии при завоевании независимости, создала железнодорожную инфраструктуру и промышленность в данной стране, спасла население от истребляющих эпидемий, включила ее в промышленно-сырьевую кооперацию с отечественными предприятиями. Однако в настоящее время Россия резко уступает лидерство Китаю во взаимоотношениях с Монголией. Это особенно актуально при формировании МТК «Степной путь», попытками его отождествления в качестве фрагмента от китайского Нового шелкового пути (НШП). Необходимо не только обозначить, но и реализовать равноправность партнерства России.

В части развития транспортных связей и транспортного обустройства Монголии Россия проявляет нужную активность. Здесь она пока явный лидер. Но необходимо сформировать российско-монгольскую промышленную кооперацию по выпуску готовой продукции, востребованной и конкурентоспособной на российском, монгольском и мировом рынках. Этого можно достичь созданием широкой производственной кооперации на основе формирования Байкало-Монгольской транспортно-промышленной кластерной платформы, чему способствует большое сходство природных условий и перспективных товарных ниш партнеров на региональных и мировом рынках. Об этом также докладывалось на Байкальских форумах, публиковалось в печати (Т.А. Прокофьева и др.).

Исходя из транспортно-промышленного подхода, следует что повышение эффективности железнодорожного транспорта зависит как от производственных мощностей грузовладельцев, так и от потребностей принимающих партнеров, будь то предприятие или регион, способные обеспечивать наиболее эффективную постоянную повагонную отправку и приемку, как это было при государственном планировании и снабжении. При малых объемах наполнения транспортной тары эффективность железнодорожного транспорта резко снижается. Поэтому происходит перехват малопартионных грузов с железной дороги на автомобиль, несмотря на то, что это значительно увеличивает энергозатратность перевозки, приводит к вынужденному дополнительному расширению автодорожной сети с изъятием сельскохозяйственных и рекреационных земель, росту загрязнения вредными транспортными выбросами в атмосферу и на придорожную полосу, повышению аварийности на автодорогах..

Данная проблема говорит о целесообразности восстановления крупных отечественных производств-поставщиков, т.е. о соответствующей государственной промышленной и одновременно маркетинговой политике, как внутри страны, так для внешнеэкономических поставок.

России необходим революционный шаг – формирование государственной глобальной маркетинговой стратегии, как это сделал Китай. Его уникальная маркетинговая стратегия охватила весь мир: все группы потребителей (пол, возраст, вероисповедание, климат, предпочтения и т.п.), всех стран, всех регионов и всех областей этих стран. Ее результаты дали обоснованный по структуре, объемам и направлениям поставки производственный заказ китайской промышленности вне зависимости от формы собственности предприятий. А дальше Китаем реализуется в соответствии с параметром «качество-цена» вытеснение конкурентов со всех рынков.

Задача оптимального распределения грузовой базы по видам транспорта в зависимости от ее структуры, массы и направления доставки, особенно необходима в условиях специфических возможностей и ограничений России. Она может и должна быть решена путем формирования Единой транспортной системы (ЕТС), над которой работали известные отечественные ученые И.В. Кочетов, И.В. Белов, В.А. Персианов, В.Г. Галабурда, Н.С. Усков, Н.Н. Громов и др. Данные исследования было бы оправданным продолжить.

### **Внутренний водный транспорт**

Точно так, комплексно, и с тем же транспортно-промышленным подходом целесообразно вести управление развитием внутреннего водного транспорта. Во-первых, это огромный объем грузовой базы, во-вторых, это мощный, во многом градо- и регионообразующий промышленный (судостроительный) комплекс с высокой трудовой занятостью населения, в-третьих, это обширная сфера для научных исследований и инновационного технологического развития.

Основа возрождения речного транспорта в промышленной и строительной активизации регионов, населенных пунктов, прилегающих к крупным, средним и малым рекам, а также в осмыслении управленцами регионального звена его важной роли для функционирования крупных и средних промышленных и строительных предприятий, а также перевалочных баз.

Речной транспорт самый дешевый и экологически чистый способ доставки массовых сыпучих грузов (песок, гравий, уголь, соль и др.) для городского хозяйства и большого строительства. Для этого традиционно в городских и пригородных речных портах создавались разгрузочные площадки, на которые в период навигации запасались перечисленные грузы. С этих площадок уже круглогодично насыпные грузы развозились автотранспортом внутри городов. Т.е. реализовывалась оптимальная, экономически обоснованная, экологически сберегающая транспортная логистика. Нынешняя тенденция по ликвидации городских речных портов под жилую застройку и парковые зоны, с организацией челночного завоза строительных грузов автомобильным транспортом от карьеров экономически не целесообразна. Стоимость автомобильной доставки кратно выше стоимости перевозки речным транспортом. Автомобильная транспортировка разрушительна для приближенных к городам, крайне необходимых для оздоровления местного населения рекреационных лесных и луговых зон, отравлением атмосферы и придорожной полосы вредными выбросами, дополнительной загрузкой автомагистралей с требованиями строительства дополнительных автодорог за счет отчуждения территорий сельскохозяйственных или лесных земель и ростом дорожно-транспортных происшествий.

Поэтому размышление Минтранса России в проекте Транспортной стратегии РФ до 2035 года о целесообразности ликвидации городских грузовых портовых территорий не просто ошибочно, оно и вредно. Оно противоречит транспортной логистической целесообразности. Более того, оно противоречит стратегии экономического развития территорий, развитию производительных сил на территориях. Реки, Богом данный ресурс развития: есть береговая суша и есть водная транспортная гладь. И недопустимо этот дар бездумно отвергать.

Сейчас главная цель для всех регионов – развивать экономику и сберегать природу. Поэтому одной из задач достижения этого единства является максимально возможная

переориентация грузов с автомобильного транспорта на водный. К сожалению, наиболее показательным примером ущерба от этого недопонимания является Москва.

В соответствии с планами Правительства РФ по повышению роли речного транспорта предстоит необходимая, очень серьезная работа по восстановлению и развитию судоходной обстановки на реках, включая средние и малые. Это огромная по трудоемкости, иначе не сказать, работа для всех речников как ученых и практиков, так и для студентов средних и высших учебных заведений данной специализации в период их практик. Точно такая же по масштабам работа предстоит и по созданию судов различной грузоподъемности, осадки, размерений и скорости. Высокая скорость это особая проблема водного транспорта, успешно решаемая нижегородскими судостроителями КБ Р.Е. Алексеева, достигшими мирового лидерства в данном технологическом направлении. Должна быть создана цельная линейка судов, необходимых для эксплуатации на речной сети России. Не менее актуальные и сложные задачи стоят и перед другими специалистами воднотранспортного комплекса: разработчиками портовых погрузочно-разгрузочных комплексов, проектировщиками и строителями шлюзованных систем. В последних случаях, возможно, было бы оправданным более широко использовать катамараны с накатной технологией погрузки и выгрузки, исключая стивидорные расходы и ускоряющую доставку грузов потребителю, а также провести научную проработку, предложенной Г.Ю. Халидова, по возможности создания речных скоростных тримаранов-челноков, курсирующих между шлюзами, со сменным грузовым центральным корпусом-блоком, обеспечивающим не только быструю погрузку и выгрузку притоном судна, но и позволяющим перемещать грузовые блоки через систему шлюзов альтернативным (сухопутным) методом, избегая простоя в ожидании пропуска по воде, как это делается на Панамском канале,.

На настоящем этапе вновь встает принципиальный вопрос двойственности направлений развития внутреннего водного транспорта – бороться ли с мелководьем, для пропуска однокорпусных глубокоосидающих самоходных судов или более широко использовать барже-буксирные технологии с малой осадкой, которые применяются в России. Но более широко они используются в США и особенно в Европе, где отсутствует единая глубоководная система, и где большое количество потребителей располагаются на береговых линиях как крупных, так и средних, малых рек, каналов, глубины которых колеблются в большом диапазоне, вплоть до минимальных – 1,6 м. Наверное, для России нужен и здесь комплексный подход.

При баржевых технологиях и скорости движения, и время погрузки, выгрузки, и логистика будут иные, нежели для использования однокорпусных судов. Массовые, дешевые грузы, т.е. сырье, продукция низкого технологического передела не требуют высоких скоростей. Для них главное – цена доставки и надежная цикличность. А для доставки и реализации готовой (дорогой) продукции необходим иной подход – сокращение времени доставки, т.е. повышение скоростных параметров судов.

Речная сеть Волги позволяет использовать эффективный, так называемый, лихтеровозный способ транспортировки, когда буксир-толкач проводит баржевый состав по руслу главной реки, а по достижению устья боковой реки от него отделяется мелкоосидающая самоходная баржа с уходом в боковую реку.

Для быстрой доставки контейнерных грузов по реке вполне успешными могут быть быстроходные суда, те же катамараны или использующие иные конструктивные решения.

Нужно отказаться от идеологических рекомендаций Запада, что реки России должны иметь лишь статус зон отдыха, а не рабочих транспортных магистралей, наполненных судами и грузами. То, что советуется для России и отвергается в самой Европе, США, Китае, включая не только реки, но и Великий китайский канал, реку Меконг. В указанных странах рекой перевозится огромное количество грузов, где эксплуатируются суда самой различной грузоподъемности. Это очередной раз подтверждают результаты исследований отечественного Морского Инженерного бюро, руководитель Г.В. Егоров, грузоперевозок по рекам Китая (4 млрд. т), представленные информационно-аналитическим агентством

ИАА «ПортНьюс». Россия в настоящий период транспортирует рекой 110-120 млн. т, т.е. отстает от Китая в десятки раз. При равных протяженностях внутренних водных путей двух стран.

Особое внимание представлялось бы оправданным, с точки зрения национальной безопасности, уделить надежности функционирования шлюзованных систем. Аварийная ситуация: прорыв водного фронта на одном из шлюзов, может вызвать «эффект домино» на последующих шлюзах как данной системы, так и других систем, расположенных ниже по течению, разрушая их, затопляя обширные территории с населенными пунктами, промышленными площадями, сельскохозяйственными угодьями. Теоретический расчет был проведен для бассейна р. Дон, ниже ВДСК. Расчеты показали, что последствия могут быть катастрофическими. Если рассматривать Волжскую шлюзованную систему в целом, то последствия возможного прорыва даже трудно вообразить. Поэтому должна быть разработана единая система автоматизированного регулирования всей системы шлюзов волжской сети для обеспечения последовательного гашения ударного напорного фронта как в случае техногенной аварии, так и внешнего воздействия.

Эта проблема четко обозначена в Транспортной стратегии РФ до 2020 г. и даны соответствующие предложения, по ее предотвращению. В Транспортной Стратегии РФ до 2030 г. и проекте Транспортной стратегии РФ до 2035 г. о данной проблеме, влияющей на национальную безопасность, даже не упоминается.

Значение отраслевых научных, научно-образовательных воднотранспортных центров всех регионов страны велико в восстановлении активного речного судоходства. Для волжской речной сети особая роль принадлежит Нижегородскому воднотранспортному комплексу в составе: Волжского государственного университета водного транспорта; группе конструкторских бюро, включая: Горьковское Центральное КБ речного флота, КБ «Вымпел», КБ им. Р.Е.Алексеева и др.; группе судостроительных заводов «Красное Сормово» и др. Этот региональный кластерный комплекс является головным научным и проектным центром обширного бассейна европейской части России с его многочисленными судостроительными заводами и РЭБами.

При развитии концепции комплексного воднотранспортного-промышленного развития регионов и городов необходимо будет не только определить, но и сформировать перспективные промышленные береговые зоны, построить причальные подходы к возрожденным и вновь строящимся промышленным производствам, перевалочным базам.

И это направление транспортно-промышленного развития с участием внутреннего водного транспорта потребует широких научных исследований и проектных работ с большим кадровым потенциалом.

Реализация такого масштаба работ на реках России без интеллектуализации управления полным комплексным воднотранспортным – промышленным развитием не представляется возможным.

### **Морской транспорт**

Морскому транспорту принадлежит особая роль как в обеспечении роста экономики, так и безопасности страны, а также широкого сотрудничества с другими странами. Это касается как ближней морской зоны, так и дальней морской и океанской 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 изощренную, 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», с разработкой и внедрением механизма окружения и удушения «странами Моря» «стран Суши». Эта стратегия и сейчас действует против России.

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 миру. [2].

Сейчас подобную стратегию освоения Мирового океана и мирового экспортного лидерства национальной товарной продукцией 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.

Однако в 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, которая является основным мировым конкурентом для США. И 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. 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.

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. Необходима стратегия взаимовыгодного инновационного развития России и ее партнеров. Этому способствуют возможности России. А если она станет еще и инновационным технологическим, социально-экономическим примером, то привлекательность такого партнерства для будущих соратников будет неоспоримой. Но именно такая государственная задача пока не поставлена. Необходимо также сформировать принципы отбора стратегических партнеров. Они не должны являться в настоящем и будущем фактическими или потенциальными конкурентами России, претендентами на ее территорию, участниками блоков против России.

### **Ближняя морская зона**

Есть неотложные проблемы и перспективы развития сотрудничества с государствами ближних морских зон.

#### **Каспийское море**

Среди таких зон, требующих срочного принятия комплексных стабилизирующих и развивающих транспортно-промышленных решений, является Каспийское море.

Каспийский регион занимает стратегическое место в центре Евразии, обладает крупной углеводородной базой, находится на стыке нескольких евроазиатских международных транспортных коридоров. Достоинства региона провоцировали и провоцируют стремление многих государств, включая отдаленные, к его захвату или хотя бы к доступу. (Аналитический доклад Байкальского экономического форума 2006 г., международные конференции Института востоковедения РАН и т.д.) Завоеватели менялись многократно. Здесь обозначались даже работорговцы из США. Сложность поддержания мирного равновесия и развития региона создают не только непрекращающиеся войны в Малой Азии, на Ближнем и Среднем Востоке, в том числе провоцируемые издалека, но и этническое, межконфессиональное разнообразие не всегда добрососедское и терпимое.

Единственным спокойным для Прикаспия был период, когда республики региона (кроме Ирана) находились в унитарном государстве - Российской империи и Советском Союзе. Все республики Средней Азии и Кавказа были гарантировано защищены от внешних агрессий. Так попытка Великобритании проникнуть и закрепиться в Туркестане была пресечена Российской империей, построившей в кратчайшие сроки в сложных условиях пустыни Закаспийскую военную железную дорогу. Наличие международных транспортных коридоров было не актуальным для республик Советского Союза. Были активно задействованы взаимовыгодные экономические связи внутри общего государства в единой промышленно-сырьевой технологической цепи, в широкой научно-технической и промышленной кооперации, а также в централизованной системе подготовки и распределения специалистов для всех отраслей и регионов.

С ослаблением централизованного государства стало возможным возрождение межэтнических и межконфессиональных конфликтов. Это касается, в частности и давних противоречий между Азербайджаном и Арменией, в том числе по Нагорному Карабаху.

В настоящее время с прекращением военных действий в Нагорном Карабахе, благодаря влиянию и усилиям России, становится реальным возобновление мирного сосуществования в этой точке региона, восстановление транспортной сети, в равной степени необходимой Армении и Азербайджану. Наконец, восстановится прямое железнодорожное сообщение между Россией и Арменией по МТК «Север-Юг».

Обособление среднеазиатских и кавказских республик от России в значительной степени было вызвано резким сокращением торговых и разрывом производственных связей. Именно эти факторы явились определяющими для поиска странами-участницами СНГ других партнеров, а также для формирования МТК ТРАСЕКА.

Основной экономической проблемой прикаспийских и соседних с ними стран (бывших республик СССР) является неэквивалентный обмен с зарубежными партнерами.

Европа ориентирована на получение через МТК ТРАСЕКА сырья и продукции низкого технологического передела с невысокой добавленной стоимостью для европейских товаропроизводителей. Та же самая цель заложена и в нефтепровод Баку-Джейхан. Одновременно Европа, как и Турция, и Китай заинтересованы в сохранении указанных стран в качестве рынка сбыта своей готовой промышленной продукции с повышенной добавленной стоимостью. Объективно, заинтересованность стран импортеров сырья каспийских государств состоит в консервации технологического развития стран-участниц СНГ, чтобы, с одной стороны, местное сырье меньше расходовалось на национальную промышленность, с другой стороны усиливалась импортная зависимость стран данного региона. Для этого достаточно проанализировать планы грузоперевозок по МТК ТРАСЕКА, составленные до периода 2030 года, а также нынешний экспортно-импортный обмен каспийских государств.

Наиболее поучительным примером является Азербайджан, у которого основной экспортной продукцией является сырая нефть. Для наполнения трубопровода на Джейхан Азербайджану в течение последних десятилетий пришлось не только последовательно сокращать поставку нефти для национальной промышленности, но и дополнительно организовывать реэкспорт казахстанской нефти. Этот нефтепровод сыграл значительную роль в укреплении взаимоотношений Азербайджана с Турцией, которая не только начала оказывать военную помощь, но подтолкнула Азербайджан к началу военных действий в Карабахе.

Провоцирующая роль Турции не ограничится Карабахом, учитывая ее нацеленность на формирование Великого Турана, куда входит восточная ветвь от Центральной Азии до Якутии, захватывая часть Китая и Монголии, а также северная ветвь Крым и Украина. Она поставляет для Туркмении военные катера, оснащенные артиллерийскими и ракетными установками. Израиль, в свою очередь, поставляет подобные катера Азербайджану. Все это, а также наличие в Каспийском бассейне крупных иностранных компаний, ведущих добычу и нефтеразведку, заинтересованность НАТО в военном присутствии в столь важном регионе, а также исторический опыт Англии и США по организации международных интриг, способствует возникновению противоречий между каспийскими государствами, в том числе из-за морских нефтяных ресурсов. Дополнительно следует учитывать, что Иран является противником Турции, Израиля и США. Так что возникновение конфликтов имеет высокую вероятность.

В этих особых условиях необходимо принимать кардинальные меры, чтобы не допустить вооруженных противостояний между каспийскими государствами и нацелить планы их развития в направлении мирного сосуществования и, более того, взаимовыгодного сотрудничества. Предложить такую инициативу способна только Россия, обладающая полным набором ресурсов и влияния в регионе.

Существо перспективного взаимовыгодного сотрудничества лежит в транспортно-промышленной интеграции, возрождении внутри региональной межгосударственной промышленной кооперации.

Для этого должно быть в первую очередь усилено транспортно-промышленное насыщение и увеличение численности населения российского участка Каспийского побережья в Астраханской области и особенно в Калмыкии.

Создание Особой портовой экономической зоны «Лотос» важнейшее мероприятие, особенно учитывая концентрацию в Астрахани более десятка судостроительных заводов, проектных организаций, образовательных комплексов, к тому же связанных с нижегородскими судостроителями. Само местоположение Астрахани на стыке Каспийского моря и Волги, выводящей суда из Каспия на Балтику и Черное море уже является стратегическим фактором. Однако этого в целом недостаточно для усиления роли России на Каспии. Необходимы дополнительные масштабные меры развития береговой линии.

Строительство морского порта Лагань в незамерзающей части акватории Каспийского моря значительно дополняет портовый потенциал России на Каспии. Пока в этой сфере

Россия значительно отстала от Азербайджана, Казахстана и особенно от Ирана, которому жизненно необходимо иметь альтернативный транспортный выход на Европу, минуя страны НАТО и не рискуя попасть под блокирование американским военным флотом. При этом, если портовая инфраструктура Ирана расширяется за счет национальных источников, то Азербайджан и Казахстан получают на эти объекты в рамках МТК ТРАСЕКА значительные иностранные инвестиции.

Порт Лагань при соединении со станцией Улан-Хол железнодорожной веткой (42 км) обеспечит еще один выход каспийских грузов на железнодорожную оставляющую МТК «Север-Юг».

Но кроме того, порт Лагань выгодно расположен для формирования здесь нового промышленного района, в том числе терминала по приему нефти с морских месторождений Каспия и последующей передачей ее по нефтепроводу на побережье Черного моря к танкерам следующего этапа транспортировки. Насколько такая смешанная логистика оправдана показывает опыт США, американские танкеры, игнорируя Панамский канал, загружаются в Карибском бассейне, доставляют нефть на атлантическом побережье страны, откуда она перекачивается по нефтепроводам через всю территорию страны на тихоокеанское побережье, где грузятся на танкеры большим водоизмещением. Но нефть каспийских месторождений крайне необходима и для строительства производств по нефтепереработке в самом широком спектре в Калмыкии, этом крайне слабо развитом субъекте Федерации.

В то же самое время в Калмыкии остро стоит вопрос с водой. Это негативный экологический, санитарный фактор, негативный для здоровья и сдерживающий развитие овцеводства, в чем данная республика является одним из лидеров в России. При этом овцеводство может обеспечить сырьем целый ряд отраслей: пищевую; кожевенную, включая шубно-меховую и обувную; текстильную (шерстяных тканей). Необходимы опреснительные установки. Отбор воды из Волги и Дона создаст другие не менее сложные проблемы.

Однако на обсуждение выносятся и спорные проекты, в частности канал Евразия. Проект судоходной связи Каспийского и Черного морей через Кумо-Маньчскую впадину имеет давнюю историю. Это вопрос неоднократно обсуждался и на заседаниях в Минтрансе России в первой пятилетке 2000-х годов.

Рассматривалось три варианта расширения воднотранспортной связи Каспийского и Черным морей, поскольку Волго-Донской судоходный канал не справится с перспективным грузопотоком. Первый вариант – строительство второй нитки Волго-Донского канала. Вторым вариантом – канал Евразия. Третьим вариантом – канал Казак по высокогорному району Северного Кавказа.

Инициатор проекта Евразия: строительная организация не смогла предоставить объяснения по двум основным проблемам. Первая – отсутствие грузовой базы (У каспийских государств нет грузовой базы для данного канала. Нефтеналив из Казахстана эффективнее транспортировать по нефтепроводам.). Для грузов России канал Евразия в принципе не нужен. Вторая – недостаток воды для канала (забора воды из ближайших рек недостаточно, при заборе воды из Дона и Волги создастся угроза судоходству на этих реках). Кому выгоден канал. Китаю для транспортировки грузов в Европу через Казахстан до порта Актау и дальше судами через канал Евразия. Канал выгоден Казахстану пропуском китайского транзита. Транзит китайских грузов в Европу через Казахстан являлся еще причиной инициативы Казахстана по строительству железнодорожной линии колеи 1435 мм (китайский и европейский формат), чтобы без смены пар продвигать грузы от ст. Достык до порта Актау. Китаю такая инициатива, возможно, даже заранее согласованная с ним, выгодна не только как маршрут китайского груза через Казахстан, но и как рассечение единого железнодорожного пространства 1520мм, сформированного и существующего на территории дореволюционной России, СССР и СНГ. Железнодорожную инициативу Казахстана удалось остановить специальной встречей президента РЖД к президенту указанной страны.

Минтранс отказал в поддержке каналу Евразия. Россия склонилась к проработке второй нитки Волго-Донского судоходного канала.

Следующие моменты, оправдывающие данное решение, которые нельзя не учитывать:

– появление еще одного объекта высокого риска, которым является любой канал со шлюзованными системами, создает повышенную опасность для Северного Кавказа при создании аварийной обстановки, и тем более при внешнем воздействии;

– России разорительно инвестировать строительство канала, протяженность которого больше: в 4 раза Суэцкого канала, в 10 – Панамского, в 8 – Кильского. И который никогда не окупится;

– инвестировать могут и возможно желают Китай и страны НАТО, которые при этом и управлять будут каналом.

В 2007 году президент Казахстана вновь вышел с инициативой строительства канала Евразия, подключив Казахстанскую АН для выработки маршрута. Была создана специальная российско-казахстанская рабочая группа по каналу, которая не только доказывала целесообразность канала Евразия, но и выявляла недостатки строительства второй нитки Волго-Донского канала.

Сейчас вновь поднимается вопрос о строительстве канала Евразия. Инициаторы те же: Казахстан, Калмыкия

Что касается строительства второй нитки Волго-Донского судоходного канала, то здесь также было бы оправданным проанализировать его необходимость и степень модернизации.

По данным ОАО «ЦНИИ ЭВТ» объем перевозок по Волго-Донскому водному пути (через Кочетовский гидроузел) составлял в 2003 году – 10883 тыс. т (6115 – нефть, 4768 – сухогрузы), в 2004 г. – 12363 тыс. т (6476 и 5887), в 2005 г. – 10556 тыс. т (4997 и 5560), в 2006 г. – 9724 тыс. т (4075 и 5649), прогноз на 2015 г. (т.е. резерв ВДСК без второй нитки) – 28014 тыс. т (14121 и 13993).

Дальше согласно статистике по Волго-Донскому каналу перевезено: в 2011 г. – более 11 млн. т, в 2014 – 12500 тыс. т (преимущественно нефтепродукты, металл, песок), 2018 г. – 15992 тыс. т, в 2020 – 8866 тыс. т (102,3 % от 2019 г).

Таким образом, учитывая, что половина грузопотока через ВДСК составляет сырая нефть, то в случае ее перевода на транспортировку трубопроводом по российской территории (Самый дешевый вид транспортировки нефти. Учитывая опыт США с карибской нефтью, приведенный выше.), пропускная способность первой нитки Волго-Донского судоходного канала может оказаться достаточной для транспортировки сухих грузов. Что касается модернизации ВДСК, возможно, было бы оправданным проанализировать характер модернизации Панамского канала, для повышения его пропускной способности при одновременном сбережении пресной воды.

Общий ресурсный потенциал Каспийского региона способствует возникновению здесь многих отраслей промышленности и сфер деятельности. Основой для всех видов производств является, имеющееся местное углеводородное сырье, энергетическая основа любого производства и многих производств химического ряда.

Однако новые производства должны строиться на инновационном принципе в технологиях, экономике, организационных формах, управлении.

И Россия обязана стать инициатором инноваций в широком спектре применения, лидером технологического прорыва, обладая для этого наибольшими комплексными научными, образовательными и технологическими ресурсами; объединить вокруг себя научно-технологические комплексы стран-участниц.

Кооперация должна реализовываться и на новом организационно-правовом уровне при использовании передового мирового опыта, с учетом конкурентных рыночных отношений, включая свободные (особые) экономические зоны (ОЭЗ и региональные производственные объединения – кластеры, обладающие соответствующими ресурсами сырьевыми и кадровыми, наработанным опытом, включая: судостроительный,

машиностроительные широкого профиля, рыбный, агропромышленный, текстильный, кожевенный, целлюлозно-бумажный (картонный), деревообрабатывающий, курортно-туристский. Все виды ресурсов находятся в окружающих Каспий странах, за исключением древесного сырья, в котором существует постоянная потребность обширного южного региона на всем протяжении истории и который исторически завозится из России.

Характерной особенностью региона Каспийского моря (закрытого водоема) заключаются в том, что для трансграничных ОЭЗ и кластеров границы могут рассматриваться не только сухопутные, но и морские. Каспийское море рассматривается не разделом, а пространством взаимодействия. Перспективные Кругокаспийская железная дорога и Кругокаспийская автомагистраль способны объединить все производственные кластеры. Кадровые ресурсы для региона смогут готовиться профильными кругокаспийскими кластерами с учетом связей с научно-образовательными комплексами стран-участниц.

Указанные особенности позволяют сформировать Кругокаспийский транспортно-промышленный пояс (Кругокаспийскую транспортно-промышленную кластерную платформу). Объединенный производственный и транспортный потенциал всех каспийских участников при объединенном управлении способен сформировать новый Каспийский транспортно-промышленный, социально-экономический региональный центр Евразии. (Байкальский экономический форум – 2006 г., международные научно-практические конференции по линии Совета Федерации и РАН. (С.Н. Васильев, В.И. Суслов, В.В. Наумкин, В.А. Персианов, Т.Н. Есикова и многие др.)

Кругокаспийский транспортно-промышленный центр будет противоречить коммерческим интересам товаропроизводителей Европы и Китая, поэтому будет необходимым сразу определиться с необходимым емким рынком сбыта. Им может стать сам Каспийский регион, широкое окружение государств Малой Азии, Ближнего и Среднего Востока, а также Россия.

Для укрепления транспортно-промышленных связей России, ее регионов с каспийскими государствами, представлялось бы оправданным рассмотреть возможность выделения им участков в российских морских и речных портах для организации консигнационных складов или совместных предприятий в форме припортовых промышленных особых экономических зон. Наиболее перспективными представлялись бы такие зоны в портах Калининграда и Крыма. Это бы означало начало нового исторического этапа развития Великого Волжского пути, МТК «Север-Юг» его центральная часть. Издревле он протянулся от Северного моря через Волгу в Каспийское море со своими торговыми базами (Нижегородской ярмаркой, индийским и иранским подворьями в Астрахани и т.д.). Теперь может стать международным водным транспортно-промышленным коридором, обеспечивающим перспективную взаимовыгодную экономическую, транспортно-промышленную связь между участвующими странами.

Каспийский регион является самым проблемным и одновременно ключевым участком международного транспортного коридора «Север-Юг». Для повышения его эффективности с привлечением каспийских государств было бы целесообразным формировать Каспийско-Волго-Черноморско-Средиземноморские и Каспийско-Волго-Балтийские судоходные линии. Опыт формирования Каспийско-Волго-Балтийских судоходных линий для транзита грузов между Ираном и странами Балтики, Северного моря имелся в РСФСР с 1968 года. В 1972 году Минречфлот РСФСР открыл Средиземноморско-Волго-Донскую линию для перевозки грузов между странами Средиземноморья и Ирана. Линии обслуживались российскими судами река-море плавания. В организации этих линий через речную систему заинтересованы все каспийские и соседние с ними государства, не имеющие прямого выхода в другие морские зоны и в Мировой океан. В настоящий период, возможно, было бы оправданным рассмотреть создание таких судоходных линий на двусторонней или многосторонней каспийской основе, в том числе и со смешанными экипажами.

## **Черное море**

Историческим событием является возврат Крыма в состав России. Кардинальным транспортным шагом стал ввод в эксплуатацию Крымского моста, который значительно расширяет возможности международного транспортного коридора «Север-Юг». Появляется реальная возможность направить значительную часть грузового потока в модернизированные крымские порты. Это позволяет ослабить напряжение российских портов кавказского побережья, снизить число брошенных на подходах к портам железнодорожных груженых составов из-за задержки перевалки на суда, обеспечить прямую доставку отдыхающих в крымские здравницы и туристские зоны.

Актуальным является формирование активной морской линии между Россией и Абхазией. Она позволит не только снизить железнодорожную нагрузку на Черноморскую железную дорогу, проходящую непосредственно по береговой полосе и разрушающую ее, но и расширить возможности формирования в Абхазии промышленного производства, связанного производственной кооперацией с предприятиями России. О этом говорилось на различных конференциях в России и в Абхазии. С предложениями сформировать морскую паромную линию: Таганрог – Абхазия или Крым – Абхазия, неоднократно выступал В.С. Збарашенко.

Основными проблемами на Черном море были, есть и будут прохождения судов через проливы. Пока на Черном море для прохождения судов действуют положения конвенции Монре. Однако после постройки второго канала между Черным и Мраморным морями Босфор могут закрывать по любому поводу. Россия построила газопровод в Европу через Турцию, что с одной стороны позволяет России положительно влиять на проход российских судов через черноморские проливы. Но с другой стороны обязательства России поставки газа перед европейскими государствами дает Турции рычаг давления на позицию России в острых ситуациях.

## **Балтийское море**

Острота использования трубопроводов по иностранной территории или акватории проявилась на Украине, на Балтике. Особенно с возможностью использования глубинных мин.

Использование международных санкций для сдерживания работы российского газопровода по дну Балтийского моря не будет остановлено и в дальнейшем с учетом стремления продажи в Европе сланцевого газа США.

В этой связи представлялось бы оправданным с учетом небольшого морского транспортного плеча на Балтике провести теоретическую проработку альтернативных вариантов доставки газа в Германию, используя серию перспективных морских газозовов специально для Балтийского бассейна. Конкурентоспособность вариантов определит расчет всей цепочки затрат поставляемого газа от его добычи, подготовки к загрузке, транспортировки морским путем (стоимость разработки и строительства соответствующих судов, энергозатрат на круговой рейс, время перехода), до восстановления по месту прибытия. В любом случае российский газ, даже сжиженный, при соответствующих технологиях будет дешевле американского.

## **Дальние морские зоны Западная составляющая**

Крымские порты расширяют возможности организации судоходства с выходом дальние морские зоны, в первую очередь в Средиземноморье, где у России растущие экономические связи с целым рядом государств Малой Азии, Северной Африки и традиционно Южной Европы. Эти связи являются критически важными для целого ряда стран. Для Сирии они важны в обеспечении военно-технической и экономической помощи. 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 формирование в зоне Порт-Саида промышленной экономической зоны. Размещение российской производственной площадки в непосредственной близости от важнейшего евроазиатского Суэцкого канала, который в условиях завоевания независимости остался под контролем Египта, благодаря позиции России, чрезвычайно важно.

Российские суда класса река-море плавания 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 др. 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 трудновыполнимого. 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-Каспийскую-Черноморскую базу судостроения, но и желающие страны по всему маршруту, включая Индию.

### **Восточная составляющая**

Морская активизация в Азиатско-Тихоокеанском регионе необходима для России. Единственной зарубежной портовой базой для России может стать Вьетнам, занимающий стратегическое местоположение на азиатском побережье, на важном участке Южного морского пути. Советский Союз оказал решающую роль на обретение этой страной независимости и дальнейшей борьбе против иностранных агрессоров. В советский период СССР имел морскую базу во Вьетнаме. В настоящее время необходимо вновь получить морскую базу в этой стране на долгосрочной взаимовыгодной основе. Однако политические и экономические условия изменились. США, основной агрессор, совершивший массовые военные и экологические преступления во 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 является российский газ, добываемый в арктической зоне. Он может содействовать стратегическому экономическому партнерству России и Вьетнама по целому ряду транспортных и промышленных направлений.

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 явится второй российской после перспективной Петропавловск-Камчатской. Создание двух мощных баз создаст условие для фактического вступления России в процесс функционирования 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.

## **СТАРОПРОМЫШЛЕННЫЕ РЕГИОНЫ**

Экономика старопромышленных регионов, которая является основой социальной и национальной безопасности страны на современном этапе, в не меньшей степени зависит от согласованного планомерного и пропорционального транспортно-промышленного развития. Однако в этих регионах совершенно иные проблемы, нежели на территориях перспективного освоения на востоке и севере страны, что требует принципиально других подходов и решений.

В регионах перспективного освоения и развития необходимы огромные инвестиции на прокладку транспортной инфраструктуры, строительство новых промышленных объектов, жилых комплексов, насыщения территории трудовыми ресурсами.

В старопромышленных регионах необходима вторая волна индустриализации при уже имеющейся транспортной и промышленной инфраструктуре. В них не требуется гигантских инвестиционных вливаний в каждый транспортный или промышленный проект. Здесь нужны инвестиции на более мелкие, но многочисленные проекты по модернизации имеющейся транспортно-производственной основы и частичного перепрофилирования промышленного производства. Эти регионы с избытком обеспечены трудовыми ресурсами, упорядоченное размещение которых необходимо лишь восстановить. Это касается как крупных центров, так и периферийных населенных мест.

Спад и сокращение производства на местах возродили в стране отхожий промысел, когда значительная часть трудоспособных мужчин была вынуждена искать заработок на стороне, уезжая в крупные центры. С другой стороны, при сворачивании производства в самих крупных центрах местные и тем более приезжие трудовые кадры вынуждены искать занятость, браться за любую работу даже не соответствующую их знаниям и опыту. Это не только экономически ущербно, но и снижает или сводит на нет затраты на образование, приобретение производственного опыта и квалификации. Проблема касается как межобластных, так и пригородных миграционных трудовых потоков.

Ежедневная массовая маятниковая трудовая миграция на направлении город-пригород формирует транспортный вызов: кратное увеличение индивидуального транспорта, усиливая напряженный режим на дорогах; негативно влияет на здоровье людей из-за переутомления в пути, на производительность их труда; требует строительства все новых дорог с разрушением рекреационных зеленых зон, необходимых для оздоровления миллионов жителей, повышает риск эпидемических заболеваний из-за скученности в транспорте.

Упразднение традиционных массовых трудовых площадок в самих крупных центрах, к которым специально были подведены крупные пассажирские станции линий метро и др., приводит к распыленности и хаотичности поездок к местам работы, способствует дополнительному росту численности индивидуального автомобильного транспорта на городских и пригородных магистралях со всеми негативными последствиями.

В России и за рубежом развитие автодорожного сегмента рассматривается исключительно из потребностей нарастающего автомобильного потока, без анализа

причинно-следственного процесса возникновения потребности в самом транспортном сообщении между местом жительства и работой.

Научная школа В.А. Персианова целенаправленно исследовала вопросы оптимизации пассажиропотоков в крупных городах и их пригородах, включая Москву и Московскую область. В основу исследований закладывались требования оптимизации распределения массового пассажиропотока по видам городского и пригородного транспорта. Особым требованием были снижение загруженности дорог личным автотранспортом, что неизбежно станет препятствием при эвакуации жителей Москвы в случае возникновения чрезвычайных ситуаций. Поэтому основой предложений было максимальная перегруппировка пассажиропотока на наземный железнодорожный транспорт, состыкованный со станциями метро. Для мирного времени развитие железнодорожного каркаса должно было сократить проблемы транспортной связи москвичей с многочисленными подмосковными садоводческими комплексами. Предложения В.А. Персианова направлялись руководству страны. Фактически на основе его исследований и предложений Московская кольцевая железная дорога стала пассажирской, появились железнодорожные диаметры, охватывающие единой сетью Москву и Московскую область.

Таким образом, восстановление традиционных производственных площадок, максимальное приближение рабочих мест к местам проживания тружеников объективно является генеральным направлением согласованного развития промышленности и транспорта, обеспечивающего интенсивное восстановление экономики страны и обеспечение национальной безопасности.

Данный подход справедлив для всех регионов, включая столичный, всех городов, включая Москву.

Для этого необходимо лишь вернуть работников с отхожих промыслов из крупных городов к местам традиционной трудовой занятости, к своим домам и семьям. Это позволит восстановить промышленный потенциал, укрепить экономику регионов и муниципальных образований, наполнит местный и региональный бюджеты, обеспечит активную местную хозяйственную деятельность, необходимый скачок демографического роста, семейный контроль за воспитанием подрастающего поколения, снизит уровень эпидемических заболеваний, связанных поездками, упростит контроль, локализацию и подавление заболеваний в уровне муниципалитет-предприятие.

Для России с ее пространствами принципиально важным с точки зрения национальной безопасности было и остается расселение народа по всей территории страны. При этом принцип организации фабрично-заводских слобод, когда промышленное производство обрастает жилым сектором со всем хозяйством был, есть и будет оптимальным для России по многим факторам, в том числе по сокращению пассажирских перевозок.

Исходя из существующих проблем и направлений по их разрешению следует признать нерациональным строительство крупных жилых комплексов вдали от промышленных предприятий, что усугубляет проблемы транспортной логистики в пассажирском сегменте, вызывает необходимость приобретения большого количества личного автомобильного транспорта со всем сопутствующим негативом.

Сворачивание местного производства привело к импортной зависимости регионов. Поток промышленного импорта устремляется в регионы автомобильным транспортом, дополнительно перегружая автомагистрали, требуя строительство автомобильных логистических центров, на территориях сельскохозяйственных угодий, лесных массивов. Т.е. промахи в промышленной политике регионов дополнительно напрягают транспортную составляющую, негативно влияют на многие сферы жизнедеятельности и сохранения здоровья населения.

Что касается формирования автомобильных логистических центров, то эту функцию с успехом могли бы исполнять, как дополнение к основной деятельности, местные недозагруженные промышленные предприятия, обладающие складскими площадями,

открытыми грузовыми площадками, подъездными железнодорожными путями, информационно-аналитическими подразделениями, способными обрабатывать статистику и обеспечивать диспетчеризацию управления транзитным грузопотоком. Т.е. у железнодорожного транспорта есть серьезные возможности повышения эффективности продвижения грузопотоков на начально-конечных стадиях.

Те же предприятия в состоянии взять на себя функции региональных и муниципальных центров реализации поступающей продукции. Это снизило бы потребность отвода земель под многочисленные торгово-складские комплексы.

Следует учитывать при этом, что развертывание таких комплексов с реализации импортной продукции ведет к инвестированию населением зарубежных производителей при соответствующем подавлении отечественного производства той же самой продукции в регионах и муниципалитетах.

Исходя из существующих проблем актуальным становится разработка и реализация региональных программ импортозамещения продукции, посильной для производства в самих регионах или по кооперации с соседями. Для этого могут быть задействованы подразделения крупных и средних предприятий, малые предприятия, кооперативы, артели. Данная сфера может стать привлекательной для местного населения, работников разного возраста и состояния здоровья.

Для ускорения восстановления крупного промышленного производства придется не только проводить модернизацию, и возрождение утраченных цепочек передачи опыта, знаний и умений между поколениями. Т.е. создавать привлекательные условия для возвращения опытных рабочих и специалистов на производство. Есть различные варианты привлечения рабочих и специалистов на опустевшие предприятия на местах, в том числе и в рамках регионального и муниципального управления.

Исходя из имеющихся проблем и предпосылок развития старопромышленных регионов, потребуются принципиально другие подходы к организации, управлению, контролю реализации согласованной транспортно-промышленной стратегии. Здесь решающим импульсом мог бы явиться Указ руководителя государства по развитию региональной, муниципальной промышленности с персональной ответственностью первых лиц субъектов Федерации и местного самоуправления. При этом не отменяется и существующая федеральная ответственность по отраслям.

Показательным положительным примером управления возрождением транспортно-промышленного потенциала, обеспечением социально-экономического развития регионов могли бы служить инициативы С.К. Шойгу, будучи и.о. губернатора Московской области, его программа 10-ти шагов. Показательно общение его с местными главами, когда, например, в ходе осмотра нового жилого комплекса в Подольске на 70 тыс. жителей он дважды задал ключевой вопрос руководству муниципалитета: «А где эти люди работать будут?»

Исходя из требований национальной безопасности, Москва должна вновь стать лидером в высокотехнологичном промышленном производстве, науке проблемной и отраслевой, а не лишь финансовым и торговым центром, прогулочной площадкой с крупными жилым комплексами на местах промплощадок. Пока же спальные районы Москвы это гигантская концентрация интеллектуального и производственного потенциала далеко не полностью привлекаемого к необходимой для страны и региона продуктивной деятельности в науке и промышленности. Москва не должна быть лишь собирателем финансов со всей работающей страны. Москва должна показать пример города-труженика. И для этого избыточный финансовый потенциал, собираемый в Москву целесообразно распределять по регионам перспективного освоения и развития, по важнейшим государственным проектам.

О необходимости такого подхода говорилось более полутора века назад адмиралом Н.С. Мордвиновым, «...разместить капиталы по всему пространству Государства в округи таковые, где действия их благотворнейшими соделаться могут. Тогда все тело империи будет равно здраво, равно сильно, равно деятельно...Нева и Москва не будут две реки,

протекающие между великолепными зданиями и во брегах узорочных, обделанных с искусством и вечной твердостью; но Двина, Днепр, Дон, Волга, Обь, Лена потекут между множества великих и великолепных градов; приумножатся на них торговые пристанища; украсятся берега их процветающими селами и нивами. Тогда Россия соделается истинно единым царством: равно везде снабженная, равно во всяком искусстве ухищренная, равно преизобилующая,..».

Подмосковье также должно вернуться к роли технологического лидера, примера для подражания в промышленности и сельском хозяйстве.

## **ТРАНСПОРТНОЕ УПРАВЛЕНИЕ И ОБРАЗОВАНИЕ**

### **Управление**

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 анализ отечественного и зарубежного опыта.

Следует признать, что нынешнее объединенное министерство транспорта с агентствами по видам транспорта для России, с такими масштабами, задачами, требованиями, с таким разнообразием условий природно-климатических, социально-экономических не является оптимальным органом управления.

В России после многочисленных эволюций в системе управления транспортом пришли к наиболее рациональному варианту: отраслевые транспортные министерства и Комитет по транспорту, решающий общие вопросы транспорта, починенный одному из заместителей главы Правительства.

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 полностью осознает проблемы и возможности отрасли, только обладая всеми этими знаниями и умениями, он будет способен осознать роль транспортной отрасли в развитии экономики страны и 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 первого места работы по специальности два 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.

Успешные студенты обеспечивались стипендиями и 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. 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 есть финансовые мотивы, поддержать нерадивых студентов и принять меры воздействия к преподавателю;

– подрывается мотивация студентов посещать занятия, поскольку диплом, по мнению студентов, 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 ознакомление 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 квалифицированными кадрами;

– подрывает мотивацию студентов получать знания по специальности;

– исключает возмещение затрат государства на образование бюджетников.

Оплата образования в вузах коммерческими структурами обязывает выпускников отрабатывать положенное время для компенсации затрат инвесторов.

### **Причина 3**

#### **Внедрение болонской системы, разрушительной для России.**

Россия отличается низкой численностью населения при огромных масштабах территории, сырьевой базы, промышленности и т.д. Экономика России в постсоветский

период значительно отстала от экономического потенциала стран лидеров. Все это провоцирует агрессивные устремления мировых конкурентов в отношении России.

Для обеспечения безопасности России необходимо в ближайший 20-летний период нарастить ВВП в 7-8 раз, и войти в тройку лидеров по экономическому показателю.

Это в состоянии реализовать только высококвалифицированные и мотивированные специалисты, обеспечивающие увеличение производительности труда в разы, с учетом перехода производства во всех сферах на малолюдные технологии.

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

Заменяв специалитет на болонскую систему (бакалавр – магистр) Россия теряет квалифицированных выпускников – специалистов.

Бакалавр (4 года обучения) – недоспециалист по образованию, не нужен народному хозяйству. Такое себе могут позволить только густонаселенные страны. Россия таковой никогда не сможет быть.

Магистр (дополнительные 2 года обучения) – недоученый, не нужен науке.

Для обеспечения необходимого темпа и качества развития всех сфер деятельности и отраслей России в острых международных конкурентных условиях необходимы лишь специалисты на производстве, в науке, в управлении.

#### **Причина 4**

##### **Чрезмерная, 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 бездумное 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 многих преподаватели, в большинстве возрастные, обладающие большим педагогическим опытом, являющиеся знатоками в профессии, экспертами и ценными советниками на кафедрах. Это нанесло удар по качеству образования.

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

На этом чиновничья инициатива не угасла. Преподавателей дополнительно к преподаванию заставили заниматься наукой, заменив закрывающиеся отраслевые институты, писать каждый семестр научные статьи в каждый из трех уровней журналов: РИНЦ, ВАК и зарубежный.

Такое количество серьезных статей за отведенный период в принципе невозможно написать, к тому же при увеличенной преподавательской нагрузке написать невозможно. Это введено, чтобы продолжить выдавливание преподавателей.

При публикации статей введена порочная практика недопущения 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.

Меня всегда интересовал вопрос, сколько абсолютно новых мыслей, при этом общественно полезных, внесено каждым из чиновников, составляющих перечисленные

барьеры поступательного развития, мешающие работать преподавателям. Пусть опубликуют перечень собственных научных работ. Здесь, похоже, действует принцип – холостяк учит, как воспитывать детей.

Недопущение публикации одних и тех же умозаключений в различных изданиях также контрпродуктивно. Мысль должна анализироваться и оцениваться большой группой читающих экспертов. Одно издание не охватит никогда многих экспертов. Положительная мысль овладевает массами и инициирует творческую массу 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. Изощренность уловок бюрократов наталкивается на изощренность ума народа. Но такая бюрократическая изощренность отнимает время от реального творчества мысли.

Следует отметить также, что сформировалась целая индустрия платных журналов отечественных и зарубежных, которые вынуждены содержать за свой счет преподаватели и научные работники. Данный подход ничего кроме коммерческой выгоды для издательской сферы не несет. Журналы должны формироваться и содержаться в интересах и за счет отраслей, отделений академии наук, ведущих вузов, а также спонсоров. Но не за счет авторов публикаций. 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. Вот такие переиздания устраивают чиновников.

Для исполнения спускаемых сверху инструкций 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 Дидактики Я.М. Комненского и др. Это миссия университетов.

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

Наука для университетов в условиях России не более, чем отдельные незначительные фрагменты от исследований, проводимых в проблемных и отраслевых научных организациях. Представлялось бы оправданным в этой связи восстанавливать потенциал отраслевых НИИ.

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 только Указ первого лица государства, Ваш Указ, с поручением Правительству и Российской академии наук может их разрешить.

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, бюджетном финансировании и при четком правительственном задании. С подключением к общему научно-практическому стратегическому направлению отраслевых НИИ и КБ.

Активная, целенаправленная, системная работа, инициированная Вашим Указом, обеспечит России достижение необходимого положения в тройке лидеров мировой хозяйственной системы и не ниже. Без этого не обеспечить в перспективе национальную безопасность страны.

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

### **ЛИЧНАЯ ПРОСЬБА**

Уважаемый Владимир Владимирович, все изложенные выше оценки проблем и предложения по развитию транспортного комплекса в совокупности с промышленным производством потребует глубокого продолжительного коллективного экспертного анализа.

Однако есть проблема, которая требует Вашего личного оперативного вмешательства – спасение Московской государственной академии водного транспорта.

Академия была создана, как необходимый вуз по подготовке кадров в период активного развития и использования речного транспорта Волго-Окского бассейна. Сейчас вновь наступает момент повышения роли и ответственности этого вида транспорта в развитии регионов страны.

Основной контингент студентов Академии составляют юноши и девушки из Москвы, Московской и ближайших областей. Но сюда приезжали на учебу и ребята из отдаленных городов, в том числе Ростова, Кургана, Белгорода, Тобольска, Брянска, Якутска, других городов, и даже из республик СНГ, в том числе Молдавии. Сюда был собран серьезный преподавательский состав из профессиональных водников, окончивших воднотранспортные вузы, отработавших годы в отрасли на производстве и в науке. Академия имела все три необходимые ступни: рабочие, техники, специалисты. В руководстве вузом, его подразделениями, преподавателями были Министр речного флота РСФСР, директор научно-исследовательского института внутреннего водного транспорта. Академия полностью обеспечена корпусами, учебными и лабораторными помещениями, профильными тренажерными базами, всем необходимым оборудованием. Студенты проходили речную практику на судне, которое принадлежало Академии. Академия готовила кадры и для судов река-море плавания.

Однако была проблема. Академия расположена рядом с Министерством транспорта и с Агентством Росморречфлот, которые присылали на руководство вузом и ее подразделениями людей, не понимающих роли и ответственности транспортного образования, а зачастую не имевших никакой предыдущей связи с транспортом вообще, не то что водным. Из-за этих назначенцев в Академии годами работала прокуратура. Заработная плата преподавателей падала, а административного аппарата стремительно росла. На руководство присылали таких людей, которые умудрились завалить даже аккредитацию академии по уже отработанным годами специальностям.

Этот процесс тянулся десятилетие. Складывалось впечатление, что Академию специально уничтожают. Трудно себе представить, чтобы это происходило без чьей-то заинтересованности.

Очередным ударом по Академии было необдуманная, не проанализированная по ожидаемым результатам инициатива объединять транспортные вузы разных видов в единый образовательный комплекс.

Поскольку Министерство на тот момент возглавили железнодорожники, было решено создать на базе железнодорожного МИИТа объединенный университет транспорта с его составляющими: железнодорожным, автомобильно-дорожным, водным, авиационным. Поскольку искусственное скрещивание разнородных структур означало разрушение профильных вузов, то началось мощное противодействие этому пагубному начинанию. МАДИ и авиаторы отстаивали свою самостоятельность. А водная Академия с ослабленным руководством впала в еще большую разруху. Поначалу ее запланировали присоединить к МИИТу, но поскольку ее специальности были чужды железнодорожному МИИТу, то ее разорвали на куски. Один искусственно прилепили к МИИТ, второй отправили в другой город, в воднотранспортный вуз С-Петербурга.

Чтобы выяснить насколько продуманным и оправданным было решение присоединить водную академию к железнодорожному вузу, я перешел в МИИТ и серьезно ознакомился с несколькими основными его институтами.

Оценка была ожидаемой. МИИТ – блестящий железнодорожный вуз. Он таковым и останется, если его вновь возглавит квалифицированный и опытный железнодорожник. Нужно отметить, что МПС и РЖД достойно заботилось о своих вузах, об их учебной базе, технической обеспеченности, преподавательском составе и, соответственно, о качественной профессиональной подготовке своих будущих кадров.

Но причем здесь объединение железнодорожников с водниками. Совершенно абсурдное решение. Студентов и преподавателей МГАВТ до последнего, до Нового 2021 года держали в неопределенности. На последнем этапе, опасаясь большого возмущения и скандала, руководство МГАВТ стало ускоренно выдавливать из академии преподавателей. По моему пониманию, была проведена сознательная схема уничтожения Академии.

В итоге, пока промежуточном, среди проигравших оказались: речная отрасль России, молодежь самого густонаселенного столичного региона и Центрального округа, желающая работать на водном транспорте, их родители, уволенные преподаватели, которые были увлечены своим трудом, преподавательским подвижничеством, в общем страна. А кто выиграл? Никто и ничто.

Пока этот процесс утряски не закончен. Окончательное решение будет принято в конце марта. В этой связи и моя просьба к Вам, Владимир Владимирович, остановите эту разрушительную операцию. Все же в принципе есть: здания, помещения, оборудование, отраслевые библиотечные хранилища, набранные студенты. Крушить созданное, достигнутое, глупо и вредно.

При назначении на руководство квалифицированного, авторитетного водника, амбициозного в стремлении возродить нужный вуз, сделать его образцовым, нет сомнений, что задача будет решена.

С уважением,  
Почетный работник транспорта России,  
президент Евроазиатского транспортного  
инновационного центра

Станислав Степанович Гончаренко

11 февраля 2021 года

т. 8-916-478-09-95

## Библиография

1. Концепция развития транспортного комплекса РФ: северо-восточный вектор / А.П. Бгатов, С.А. Быкадоров, С.И. Герасимов [и др.]; Сибирский государственный университет путей сообщения; под общей редакцией К.Л. Комарова. – Новосибирск: Сибирский государственный университет путей сообщения, 2003. – 80 с. – ISBN 5934611135.
2. Николаев П. «Мало военных баз»: Обама отказал России в статусе сверхдержавы. – 17.11.2020. URL: [https://www.gazeta.ru/politics/2020/11/17\\_a\\_13364323.shtml](https://www.gazeta.ru/politics/2020/11/17_a_13364323.shtml).
3. Прокофьева, Т.А. Развитие логистической инфраструктуры как стратегическое направление интеграции России в систему международных транспортных коридоров / Т.А. Прокофьева // В центре экономики. – 2021. – № 1. – С. 1-10. <https://doi.org/10.24411/2713-2242-2020-00002>. ISSN 2713-2242.
4. Прокофьева, Т.А. Транспортная стратегия России и логистический подход к ее реализации / Т.А. Прокофьева // В центре экономики. – 2020. – № 4. – С. 18-27. ISSN 2713-2242.
5. Прокофьева, Т.А. Строительство Северо-Сибирской магистрали - один из главных приоритетов развития транспортной системы Сибири и экономики России в целом / Т.А. Прокофьева, С.С. Гончаренко // В центре экономики. – 2020. – № 3. – С. 5-31. ISSN 2713-2242.

## Reference

1. Bgatov A.P., Bykadorov S.A., Gerasimov S.I. [and others] (2003) The concept of development of the transport complex of the Russian Federation: northeastern vector / Siberian State University of Railways; edited by K.L. Komarov. Novosibirsk: Siberian State Transport University: 80 p. ISBN 5934611135.
2. Nikolaev P. (2020) "Few military bases": Obama has denied Russia the status of a superpower. 11.17.2020. URL: [https://www.gazeta.ru/politics/2020/11/17\\_a\\_13364323.shtml](https://www.gazeta.ru/politics/2020/11/17_a_13364323.shtml).
3. Prokofyeva T.A. (2020). The development of the logistics infrastructure of Euro-Asian MTKs is a strategic direction for the implementation of the transit potential and intensive economic growth of the regions of Russia. In the Center of Economy, 1(1), 1-12. <https://doi.org/10.24411/2713-2242-2020-00002>. ISSN 2713-2242.
4. Prokofieva T.A. (2020). Transportation strategy of Russia and logistic approach to her implementation. In the Center of Economy, 1(4), 18-27. Retrieved from <https://vcec.ru/index.php/vcec/article/view/25>. ISSN 2713-2242.
5. Prokofyeva T.A., Goncharenko, S.S. (2020). Construction of the north-sibirian magistral is one of the main priority for development sibirian transportation system and Russian economic in whole. In the Center of Economy, 1(3), 5-31. Retrieved from <https://vcec.ru/index.php/vcec/article/view/17>. ISSN 2713-2242.