

Шесть стратегических направлений актуализации транспортной стратегии России в условиях геополитического и геоэкономического противостояния¹. (Часть 1)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Заблокировать иностранные счета России.

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

6. Остановить развитие промышленности, создать безработицу в России.

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

7. Вызвать внутреннее политическое недовольство.

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

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

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

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

Six strategic directions for updating the transport strategy of Russia in the context of geopolitical and geo-economic confrontation. (Part 1)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Block Russia's foreign accounts.

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

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

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

7. Cause internal political discontent.

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

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

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

Введение

Россия действует в соответствии с главным принципом стратегического управления – угрозы превращает в возможности. И успех России неминуем, поскольку наши проблемы – это наши пока еще не использованные резервы. А резервы у страны огромны, как ни у какой другой в мире.

Чтобы наметить путь возрождения мощи России, достижения и укрепления ее позиций в тройке мировых лидеров, необходимо объективно оценить не только внешние вызовы, но и внутренние проблемы и возможности.

Ресурсы и, соответственно, возможности России заключаются в обширной территории, в два раза превышающей территорию как Китая, так и США, что стратегически выгодно по многим критериям. Расположение территории, охватывающее всю северную половину Евразии с открытым выходом на два океана, уникально, в том числе с точки зрения свободного доступа к взаимодействию со всеми странами мира. Природные ресурсы в разы превышают аналогичные запасы, Китая и тем более США. Промышленный потенциал, который пока (временно) в значительной степени простаивает (но не разрушен), один из крупнейших мире. Велик и изобретателен интеллектуальный потенциал россиян, связанный с менталитетом, опирающимся на пространственное восприятие огромности страны, с самым выразительным в мире русским языком и советской школой, основанной на всеобщем бесплатном классическом среднем и высшем образовании, передовой наукой, пока лишь временно дезорганизованной и обездешенной, не получившей четко сформулированной задачи от руководства страны.

Материалы и методы

Главной и критически опасной проблемой России является недостаточная численность населения, к тому же с резкой демографической асимметрией по регионам, что провоцирует мировых оппонентов к попыткам аннексии обширной, богатой ресурсами, но слабо заселенной и освоенной территории. Поэтому стратегической задачей России на продолжительный исторический период является резкое повышение темпов роста численности населения. Недопустимо и дальше довольствоваться лишь стабилизацией численности населения России, и тем более лишь снижением темпов сокращения его численности. При этом первейшим шагом могло бы стать прекращение деятельности в России ювенальщиков², реализующих План США NSSM-200 под лозунгами «Планирования семьи»³, нацеленный на сокращение численности населения России. По расчетам отдела народонаселения Секретариата ООН, находящейся под влиянием США, предлагалось для поддержания стабильной численности населения России принимать в течение 50 лет по 500 тысяч «чистой иммиграции» в год, то есть 25 млн. иностранцев с их последующей натурализацией. Таким образом России было рекомендовано образовать на своей территории проблему демографического противостояния, по типу: алжирской во Франции, турецкой – в Германии, албанской – в Италии, косовской – в Сербии. Сейчас Европа по собственному легкомыслию спровоцировала миграционную катастрофу для себя. И это навсегда.

Нынешняя военная операция на Украине преследует те же самые цели Запада.

Обсуждение

У России, с учетом обозначенных угроз, не остается иного выхода, как повторить свой собственный демографический опыт, когда с 1864 г. по 1897 г. численность населения Центральной России увеличилась в полтора раза. Доля населения России среди жителей земного шара на 1913 год составляла 10,2%.

В РСФСР численность населения выросла с 1960 г. по 1990 г. на 28 млн. человек, т.е. почти по 10 млн. человек за каждые десять лет. И для такого прироста не требовались привлекать миграционные потоки. При этом прирост в тот период начинался с 119 млн. человек, т.е. на 23 млн. человек меньше, чем в настоящее время. Сейчас **в условиях внешних вызовов Россия способна и должна увеличить численность населения к 2030 году, как минимум, на 10-15 млн. человек, а к 2050 году – на 50-60 млн. человек.** Вот к чему должна стремиться Россия. Иного выхода у нее,

² <https://ru-arks.livejournal.com/3177.html>; http://moral.ru/Lahova_an_z.htm; <https://ronsslav.com/pchylki-zhaluyutsya-putinu-na-laxovu-tot-li/>.

³ <https://matveychev-oleg.livejournal.com/4557349.html>.

просто, не существует. При этом, если численность населения всей России должна к середине века увеличиться на треть, то в азиатской части – возрасти в несколько раз.

Решению данной стратегической задачи должны способствовать различные стратегии, программы, проекты, мероприятия, все сферы жизнедеятельности, включая вклад транспорта, на долю которого выпадает обустройство территорий, обеспечение развития промышленного производства и, соответственно, повышения масштабов трудовой занятости, создание комфортной социальной сферы на местах, решение оперативной связи между регионами.

Дефицит людских ресурсов может и должен компенсироваться также автоматизацией производственных и вспомогательных процессов. Стратегия интеллектуализации и роботизации процессов управления, производства и обслуживания не только сокращает дефицит трудовых ресурсов, но и повышает производительность труда – главный фактор достижения и удержания лидерства в мировой производственной конкуренции. Малолюдные производства на базе роботов и робототехнических комплексов (РТК) – важный компонент реиндустриализации и развития отдаленных регионов страны; дефицит инженеров и математиков-программистов в сфере РТК устранится реализуемыми сегодня мерами повышения привлекательности этих профессий, а занятость работников, высвобождаемых вследствие автоматизации труда, должна обеспечиваться своевременным планированием создания новых рабочих мест и переквалификацией работников. **Развитие малолюдных технологий во всех, в первую очередь рутинных сферах и производствах, а также на тяжелых работах – это истинно российская ниша во всем спектре технологий в мире. Она должна позволить высвободить женщин, по их желанию, для крайне необходимой семейной работы, по воспитанию детей. При этом семейная работа должна быть достойно и достаточно оплачена женщинами результатами использования малолюдных технологий. Семейный труд женщин формирует и реализует всю стратегию России на перспективу любого периода. Демография – это либо крест, либо восхождение России.**

Трагедией века явилось разрушение Советского Союза, в результате чего были разорваны промышленно-сырьевые связи, технологические производственные цепочки. По указанию англосаксов была проведена разрушительная приватизация промышленных и сырьевых комплексов, подкрепленная соответствующей общему разрушительному замыслу финансовой реформой. С учетом появившейся слабости России были сформированы и постепенно реализовывались проекты США по ее дальнейшему расчленению, раздаче частей ее территорий другим государствам, многократному сокращению численности населения.

Лишь в начале 2000-х годов Россия начала постепенно выходить из кризиса, освобождаться от наивности в отношении спора идеологий, устремлений англосаксов и Запада в целом. Сейчас темпы восстановления потенциала страны существенно и целенаправленно возрастают, но еще очень многое предстоит сделать, восстановить, развить. На это указывает и соотношение главного макроэкономического показателя – ВВП России с основными мировыми лидерами.

Главный замысел Запада – подорвать экономику, России.

Мы, действительно, значительно отстаем по экономическому потенциалу в формате ВВП от Индии в 2 раза, от США – в 4 раза, от Китая в 5 раз., табл. 1.

Динамика ВВП ведущих стран мира за период 1980-2020 гг.

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

По источнику (выборка): <https://svspb.net/danmark/vvp-stran.php>

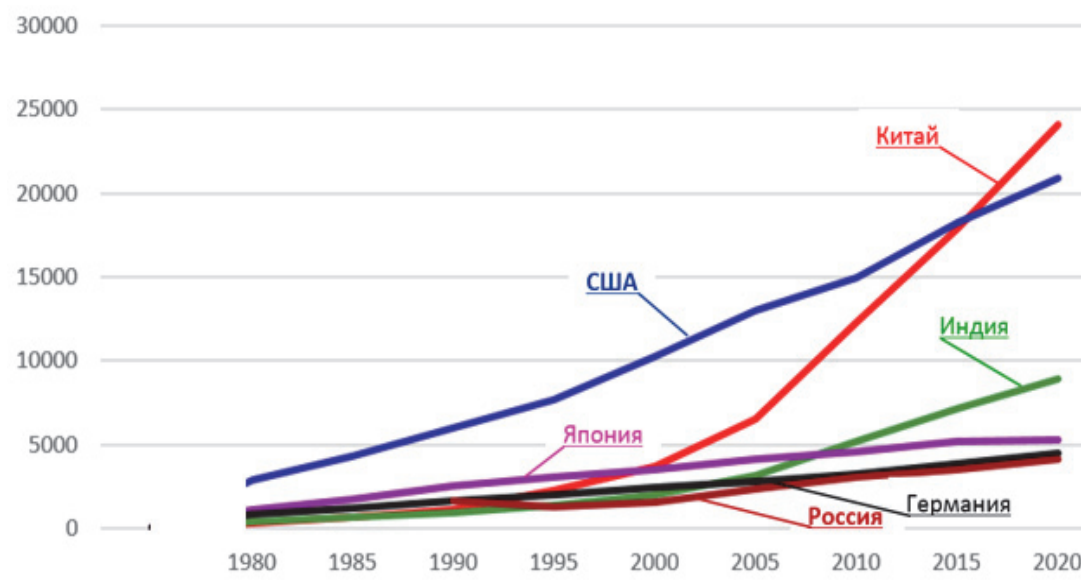


Рис. 1. / Fig. 1. Динамика изменения ВВП ведущих стран мира за период 1980-2020 гг.
/ Dynamics of changes in GDP of the leading countries of the world for the period 1980-2020

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

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

Поэтому наша главная экономическая задача увеличить ВВП в 4-5 раз к 2030 году.

Насколько реально такое увеличение темпов роста экономики России показывает зарубежный опыт, положительные направления которого следует использовать:

- У США весьма противоречивый исторический опыт по интенсивному развитию страны. С одной стороны, этому способствовали поголовная энергичность европейских переселенцев, обладающих техническими, экономическими знаниями и навыками, организационным опытом Европы. С другой стороны, цинизм и жестокость переселенцев привели практически к полному истреблению коренного населения, что в общем объяснимо, учитывая характер переселенцев и причины, по которым многие из них были вынуждены

покидать свои страны. В дальнейшем, когда возникла необходимость обеспечить рабочей силой изнурительные работы на хлопковых плантациях, американцы решили проблему по-своему, цинично – завозом темнокожих рабов из Африки. Т.е. переселенцы возродили рабство в Америке, после столетий его искоренения в Европе. Англия также отличилась, насильно отправив в Северо-Американские штаты в качестве рабов тысячи вдов и детей погибших участников ирландского восстания. Традиционное отношение англосаксов к иным народам сохранилось по настоящее время.

Росту экономического потенциала США способствовали мировые войны, в которых данная страна принимала в основном опосредованное, выгодное для себя участие поставщика вооружения и иных промышленных товаров. Прямые же интервенции США в другие страны показывают исключительную жестокость американцев как к противнику, так и к местному мирному населению.

Тем не менее, США, как и другие страны, неоднократно попадали в системные кризисы, которые обрушивали экономику страны. Наиболее ярким примером является Великая Депрессия 1929 года, двумя основными причинами которой явились массовое перепроизводство продукции, а также частная коммерческая основа Федеральной резервной системы (финансовый эмиссионный центр). И здесь следует особо отметить, что первыми шагами по выходу из Депрессии явилась разработка и начальная реализация национальной президентской программы «Новый курс Рузвельта». В ее основу был положен и опыт СССР, его первых пятилеток, реализовавший стратегический план ГОЭЛРО, который специально изучили, приехав в Россию американские ученые, разработавшие указанный курс. Дальнейшему выходу из Депрессии способствовала Вторая мировая войны, в которой США исполняли привычную для себя роль в основном поставщика вооружения, получающего от этого экономическую и политическую выгоду. В том числе и за счет реализации в странах Европы товаров для фронта, оставшихся после войны на американских складах.

- Германия, Япония являются показательными примерами выхода из системного кризиса, восстановления и последовательного, ускоренного наращивания экономического потенциала в послевоенный период. Обе оказались с полностью разрушенной промышленностью, под жесткими оккупационными ограничениями, включая запрет на формирование крупной национальной промышленности. Итоги: послевоенное восстановление и выход в мировые экономические лидеры.

Из Германии странами-победителями было вывезено промышленное оборудование. На начальном этапе США преднамеренно сдерживали восстановление германской промышленности. Созданное англо-американское «Объединенное экспортно-импортное агентство Джейа» служило им в 1947—1949 гг. орудием обогащения за счет Западной Германии. Оно устанавливало на немецкие изделия, способные конкурировать с американскими и английскими, высокие запретительные цены. Так США наводнили Западную Германию товарами, не находившими сбыта на американской территории.

Вместо экспорта изделий своей высокоразвитой промышленности Западная Германия была вынуждена вывозить для оплаты импорта главным образом топливо и сырье. Структура ее внешней торговли приобрела в тот период специфический характер. Уголь, лес и металлолом стали главными предметами ее вывоза, в импорте основное место заняли продовольствие и готовые изделия.

Особенно отрицательный характер, с точки зрения народного хозяйства, приобрел массовый принудительный вывоз каменного угля и леса. Платя за уголь вдвое меньше его фактической себестоимости, иностранные монополии по существу расхищали каменноугольные ресурсы Германии». Были и другие ограничения, которые тормозили развитие западной зоны Германии.

И в это сложное время Германия под руководством К. Аденауэра и Л. Эрхарда, проявила предельно высокие амбиции, управленческий и экономический талант, сформировала и реализовала стратегию постепенного вывода страны в мировые экономические лидеры. Организовала эффективную систему производственного

взаимодействия средних предприятий, ориентированных на совместный выпуск готовой продукции. И это к тому же, исходя из ограниченности природных ресурсов, недостаточности внутреннего рынка потребления, опираясь в основном на высококвалифицированный и дисциплинированный трудовой потенциал, ориентируясь на производство высокотехнологичной продукции для внешнего рынка.

Поверженная Япония оказалась в еще более сложных условиях, островное государство с ничтожным запасом природных ресурсов, с разгромленной промышленностью, с недостаточной квалификацией трудовых ресурсов, при тех же жестких оккупационных ограничениях. И в этот критический момент в стране была разработана и последовательно реализована не менее амбициозная мирового уровня стратегия восстановления экономики, вывода страны в мировые экономические лидеры. Первым шагом было выбрано судостроение (в стране, где нет ни железных руд, ни коксующихся углей, такой шаг можно было назвать авантюристическим, но он сработал), а также приобретение и освоение иностранных научных достижений, перевод страны на инновационный, ресурсосберегающий режим развития. Япония добилась мировых рекордов по проценту выплавки металла из железной руды. И опять основной целью ставилось освоение внешнего рынка высокотехнологичной продукцией. Цель была достигнута.

- Опыт Китая – также особенный, использующий опыт Германии и Японии, но не имеющий аналогов по подходам, масштабам и результатам. В стране с огромными экономическими проблемами, огромным числом безработных, с неквалифицированной рабочей силой была разработана и реализована уникальная государственная мирового уровня маркетинговая стратегия, не имеющая аналогов. В ходе ее реализации был изучен спрос всех государств мира, всех групп потребителей любого региона каждого государства в зависимости от пола, возраста, финансового положения, вероисповедания, предпочтений и т.д. После этого систематизированный запрос лег в основу плана развития промышленного производства как государственного, так и частного. Были ясны адреса куда и кому пойдет выпускаемая продукция. В китайское производство пошли товары массового потребления, включая даже очень специфические виды, например, татарские тюбетейки были направлены в Татарстан, православные иконы – в Россию т.д. и т.п. Так китайские товары заполнили все уголки мира.

Поскольку изначально выпуск продукции производился рабочими с малым производственным опытом, то и качество было низким. Китайцы разрешили проблему конкурентоспособности низкой ценой продукции. И выиграли. Были одновременно решены три государственные задачи: повышение технологического уровня производства, повышение квалификации трудовых ресурсов, захват мировых рынков с вытеснением других производителей даже с их собственных национальных рынков. Результат – мировое лидерство в экономике.

- Об Индии можно сказать лишь одно: «Страна великих проблем и великих управленцев». Итог очевиден – достойное место в тройке мировых лидеров по экономике. Сейчас, исходя из успехов Индии в чрезвычайно сложных условиях, представлялось бы актуальным провести исторический аналитический подход – «Россия-Индия-Россия – циркуляция стратегий развития».

- Успехи стран ЮВА, Индии, Китая, которые за века колонизации, казалось бы, были приговорены к нищенской безысходности, но резко укрепили свои экономики, а Индия и Китай вышли в число мировых лидеров за счет патриотичности, высочайших амбиций и государственного управленческого таланта.

Не менее поучителен и отечественный опыт.

- В ходе Гражданской войны Советская республика с полностью разрушенной экономикой и транспортом вышла победителем в одновременно проходившей вооруженной борьбе как с сильным внутренним противником, так и с групповой военной интервенцией США, Англии, Франции, Японии.

- После Гражданской войны был реализован План ГОЭЛРО, выполнены с опережением уникальные по объему промышленного и транспортного строительства

сталинские пятилетки. Опыт данных пятилеток не случайно использовался в качестве примера американскими учеными для разработки «Нового курса Рузвельта».

➤ После Великой Отечественной войны Советский Союз, с полностью разрушенной промышленностью европейской части страны, опроверг прогнозы западных экспертов по восстановлению довоенного уровня экономики «не раньше, чем за 30 лет». СССР указанного уровня достиг через 6 лет.

Сейчас задачи, стоящие перед Россией велики, но они не сложнее, чем были предыдущие перечисленные периоды. И потому без сомнения они будут выполнены.

Стратегическими рубежами России должны стать:

- достижение страной уровня производственного потенциала советского периода с дальнейшим, ускоренным его наращиванием (с годовыми темпами роста, в частности в машиностроении 12-14%, в производстве конструкционных материалов 15-17% и т.д.);
- увеличение общей численности населения страны, с доведением темпа роста до уровня 10-12 млн. человек за десятилетие;
- достижение в критических и базовых технологиях уровня, соответствующего или превосходящего мировой, среди них одно из ведущих направлений – массовые малолюдные технологии;
- самодостаточность страны в обеспечении продовольственной безопасности;
- поддержание военного потенциала на уровне, гарантирующем территориальную целостность и стабильность Российского государства.

Достижение этих целей требует корректировки не только базовых подходов к развитию экономики страны, ее основных показателей и стратегических ориентиров. Нужен будет новый взгляд на экономическое пространство страны, его географию, промышленную и транспортную стратегию и политику.

Пока же Россия не являет собой примера эффективности развития экономики, а также амбиций, соответствующих ее ресурсам и возможностям. Князь А.Г. Щербатов еще в 1910 году отмечал, что: «удвоение ВВП России должно происходить через каждые 5 лет». В этом убеждены и современные российские ученые, например, академик В.В. Ивантер: «Но в настоящее время в России нет ограничений по транспорту, энергии, металлу, рабочей силе и даже по капиталам... Почему же мы не развиваемся, как Китай, или даже более высокими темпами? Вот это в действительности и есть главная задача. Иными словами, проблема заключается не в том, возможно ли удвоение ВВП или невозможно, а в том, почему ставится такая скромная задача. В действительности, с точки зрения классической теории, у нас есть возможность развиваться существенно быстрее, может быть, вдвое быстрее, чем мы развиваемся сегодня».

И ресурсы, и опыт показывают, что Россия обладает объективной возможностью укрепления своей позиции в мировой лидирующей тройке, и достижение необходимого уровня зависит лишь от самой России.

Основой материальной экономики является промышленность.

Отсюда следует, что обеспечить вхождение России в состав ведущей мировой тройки можно только реализацией двух основополагающих направлений развития экономики, основанных на огромном потенциале, достигнутом предыдущими поколениями, и его прорывном наращивании:

1. Модернизацией промышленной индустрии в старопромышленных регионах России (Европейская часть, Урал, отчасти Западная Сибирь).

2. Расширением индустриального пространства России в сторону Азиатской и Северной части страны (Сибирь, Дальний Востока, Крайний Север).

Но для промышленности необходима инфраструктурная транспортная основа.

Именно дороги оживляют пространства. Транспорт влияет комплексно на развитие промышленности, на хозяйственное освоение, социальную политику, развитие демографического потенциала любого региона и страны в целом.

Отсюда диктуется **необходимость обязательного перехода от чисто отраслевой транспортной стратегии к транспортно-промышленной**. И это связано не только с размещением промышленных объектов, но и с выпуском новой товарной продукции. Новая товарная продукция в свою очередь диктует новое ее распределение, новую логистику доставки, оттого изменятся и требования к конфигурации транспортной сети.

Но и это не все. Готовая товарная продукция имеет меньшие веса и габариты относительно сырьевых грузов, из которых она создается, что снижает потребность в перевозочных транспортных средствах (экономия), сокращает износ как транспортных средств, так и транспортной инфраструктуры (экономия). Дополнительно снижаются энергетические затраты на движущие и перегрузочные операции (экономия). Повышается скорость доставки и, соответственно, повышаются пропускные способности транспортных магистралей, снижается грузовая масса на колесах, увеличивается скорость оборота финансового капитала, т.е. экономия, экономия, экономия.

Исходя из перечисленного, для актуализации **Транспортной стратегии Российской Федерации должны быть предварительно определены и последовательно разработаны:**

– **Миссия России и Цели** для страны, для народа, для всего мира. Без Миссии и Цели, никакой ветер не будет попутным, и кормчий затруднится с переложением руля.

– **Стратегические рубежи** по основным целевым показателям.

– **Комплексная социально-экономическая стратегия, Программа и План** развития всего народнохозяйственного комплекса.

– **Генеральная схема размещения производительных сил страны** с охватом всей территории, с особым упором на ее Азиатскую часть и с неперенным учетом необходимости одновременного совмещения нескольких существующих и перспективных технологических укладов, при обеспечении как внутренних потребностей, так и международного обмена.

– **Генеральная схема расселения** по стране.

Разработка новой, перспективной Генеральной схемы размещения производительных сил непременно скажется на радикальном изменении **Транспортно-экономических балансов**, без которых не может быть сформирована обоснованная и экономически рациональная **Транспортная стратегия страны**. Нельзя ставить телегу впереди лошади.

Исходя из стратегий общегосударственного развития с учетом необходимости научно-практического обоснованного, планового и непременно пропорционального развития между отраслями, между промышленностью и транспортом, что не всегда выполняется, придется существенным образом переработать **Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года с расширением прогноза до 2050 года**.

Всего видится **6 (шесть) стратегических направлений транспортно-промышленного развития**.

1. Восстанавливающее.
2. Решающее.
3. Консолидирующее.
4. Расширяющее.
5. Глобальное.
6. Гарантирующее.

НАПРАВЛЕНИЕ ПЕРВОЕ – ВОССТАНАВЛИВАЮЩЕЕ (простейшее, сберегающее)

**МОДЕРНИЗАЦИЯ ПРОМЫШЛЕННОЙ ИНДУСТРИИ В
СТАРОПРОМЫШЛЕННЫХ РЕГИОНАХ РОССИИ: ЕВРОПЕЙСКАЯ ЧАСТЬ РОССИИ,
УРАЛ, ЗАПАДНАЯ СИБИРЬ**

Это направление среди прочих направлений простейшее и сберегающее финансы, материалы, поскольку на местах уже существуют:

- промышленная основа (здания, сооружения, оборудование), которая в большинстве своем лишь требует модернизации и дополнения, возвращения в производственную сферу;
- транспортная, жилищно-коммунальная и социально-бытовая инфраструктура.

Т.е. имеется полный материальный базис.

Имеются и квалифицированные трудовые ресурсы, часть из которых лишь придется вернуть из отхожего промысла, распространившегося из-за безработицы на местах, созданием новых достойных рабочих мест по месту постоянного проживания. Другую, значительно большую часть трудовых ресурсов придется перегруппировать из избыточной, разнообразной непроизводственной сферы обслуживания в производственную, с соответствующим переобучением.

Нужны будут лишь ответственное управление, четкая организационная работа и финансирование, нацеленные на развитие промышленности, как из бюджета, так и из частных источников. Иного пути нет для быстрой и адекватной реакции страны на выдвинутые внешние угрозы

Особая роль и ответственность крупных промышленных центров

В условиях острого политического, экономического и военного противостояния возрастает роль и ответственность за экономику и национальную безопасность крупных городов и агломераций, в первую очередь Москвы и Московской области, как ведущих научных, промышленных и инновационных центров, лидеров, которые показывают пример остальным регионам.

Надежные и стабильные промышленные производства обеспечивали отлаженные десятилетиями требования к транспортной сети как внутри Москвы, так и сети, связывающей Москву с подмосковными городами-спутниками. Транспортная сеть того периода соответствовала потребностям грузовых и пассажирских перевозок.

Внутри Москвы были спроектированы и реализованы мощные транспортные стволы, которыми явились линии метро, связывающие важнейшие пункты концентрации (посадки) и распыления (высадки) пассажиров. Для снижения нагрузки на транспортную сеть, сокращения времени проезда тружеников и, соответственно, снижения утомляемости, сохранения здоровья тружеников, а также для повышения производительности труда, широко использовался принцип слободской застройки, когда вокруг базовых заводов и фабрик создавались так называемые заводские и фабричные слободы с соответствующим жилым фондом, социальной сетью больниц, школ, центров культуры.

Труженикам Подмосковья также не было нужды массово выезжать в Москву в рабочие дни. В городах области многие производства в значительной степени находятся в шаговой доступности от места проживания, что снижает требования к транспортной обеспеченности.

Существовали, однако, две, серьезные проблемы.

Первая – большой залповый пассажиропоток выходного дня в садовый сезон, когда наплыв выезжающих и возвращающихся москвичей переполнял пригородный железнодорожный транспорт, заполнял до предела личными автомобилями автомагистрали.

Вторая, она же основная, неотложная проблема – массовая эвакуация жителей Москвы в случае чрезвычайных ситуаций. При этом дополнительное осложнение вносил и вносит личный автомобильный транспорт малой вместимости, переполняющий автомагистрали, препятствующий возможности массового вывоза горожан крупными автобусами в особых условиях.

Над решением обеих проблем за счет совершенствования городской железнодорожной сети, ее логистической связи со станциями метро многие годы работали ученые Государственного университета управления (научная школа проф. В.А. Персианова) и железнодорожные проектировщики. Положительным результатом явилось формирование Центрального железнодорожного пассажирского кольца, Центральных железнодорожных пассажирских диаметров.

Однако в настоящее время появилась новая рукотворная транспортная проблема, связанная с понижением восприятия статуса и ответственности Москвы перед страной, как мощного, лидирующего промышленного центра, а также с появлением своеобразных градостроительных новаций, непродуманностью целевого комплексного зонирования территорий.

Так при ликвидации промышленных площадок с застройкой их территорий новыми жилыми кварталами и формированием на них прогулочных зон произошло распыление устоявшегося пассажиропотока, его хаотизация. В том числе из-за этого резко возросла потребность в индивидуальных видах транспорта, требующих строительства все новых и новых автомобильных трасс. Это ведет к серьезной затрате финансовых средств, их отчуждению от развития промышленности, науки и технологий, изъятию значительных городских и пригородных территорий.

Особенно необоснованной представляется скученная застройка многоэтажными жилыми зданиями, так называемыми «человеjниками», которые по целому ряду характеристик не могут считаться благоустроенным жильем (по недостаточной инсоляции, с дворами-колодцами с детским площадками на сквозняках. Идеологами-строителями забыт и знаменитый трактат Витрувия о требованиях к постройке городов. И что принципиально важно указанные скученные жилые комплексы удалены от массовых рабочих мест.

Что касается доставки жителей Московской области на работу в Москву и обратно, то новые затратные транспортные проекты далеко не столь нужны. Не нужен транспортный коллапс, создаваемый автомобилистами Подмоскoвья, вынужденными ежедневно ездить на работу в Москву. Не нужна маятниковая трудовая миграция, удлинjющая рабочий день на 4-5 часов, подрывающая здоровье тружеников. Для ликвидации перечисленных негативных явлений целесообразно лишь вернуть рабочие места на предприятия Подмоскoвья. Выгоднее инвестировать в промышленное производство в городах Московской области, а не в новую транспортную инфраструктуру, изымающую все новые и новые рекреационные территории, необходимые для сохранения здоровья миллионов жителей всего столичного региона.

Возрождение местной промышленности, как отклик на прекращение импортных поставок, дополнительно снизит нагрузку на автодороги региона. Одновременно станут ненужными логистические склады для импортируемой продукции, размещенные на городских территориях, занявшие сельскохозяйственные и рекреационные зоны Подмоскoвья.

И уж совсем экономически и социально необоснованной, с учетом интересов региона и государства в целом, экологически ущербной представляется островная застройка Подмоскoвья крупными жилыми комплексами при явном отсутствии рядом расположенных массовых рабочих мест. Это наносит убыток казне строительством все новых дорог, ущерб рекреационной зоне, усиливает транспортный коллапс. При этом в густо населенный столичный регион искусственно привлекается население, трудовые ресурсы со всей страны, оголяя удаленные регионы, провоцируя тем самым дополнительную привлекательность пустующих территорий для потенциальных агрессоров. В свое время непродуманная стратегия ликвидации неперспективных деревень вывела из севооборота огромные территории сельхозугодий. В настоящих условиях возникла острая необходимость увеличить экономическую, промышленную отдачу от каждого населенного места, включая крупные, средние и малые города во всех регионах страны.

Что касается оптимизации формирования комплексного промышленно-транспортного потенциала пришло время вернуться к слободскому принципу. Но теперь уже обратным процессом – приближением новых производственных мощностей к организованным спальным районам. Это задача сложная, но необходимая с различных точек зрения: безопасности, экономики, социального обеспечения, сохранения здоровья населения.

Сокращение европейского импорта значительно снизит нагрузку на автомагистрали, изменит транспортную логистику, рассчитанную на автопоезда и большегрузы с выстроенной густой сетью логистических центров со складами. Товарная диверсификация существующих отечественных промышленных производств с учетом импортозамещения позволит промышленным предприятиям, обладающим информационными службами, незагруженными открытыми грузовыми площадками и крытыми складами, а также подводящими железнодорожными путями и автомобильными дорогами, взять на себя функции транспортных логистических центров, обслуживающих внутренние региональные и межрегиональные в масштабах страны перевозки.

Экономическая ситуация требует от каждого населенного пункта, региона внести свой вклад в импортозамещение, по крайней мере обеспечить жителей регионов и муниципалитетов товарами первой необходимости собственного производства. В этой связи значительно возрастают роль и ответственность управленческого звена в возрождении местной промышленности различной организационно правовой формы от средних и малых предприятий, до кооперативов и артелей, глубинного российского опыта. При этом расширяется сфера регионального развоза автомобильным транспортом.

Особым регионам особое внимание

Сложившееся резкое ограничение во внешних экономических, культурных, туристических связях, в том числе в связи с пандемией, потребовали особого внимания и соответствующих мероприятий по сохранению и развитию местных, региональных и общегосударственных курортно-туристических, рекреационных зон на территории всей страны.

С особой остротой данный вопрос стоит перед государственными причерноморскими здравницами, которыми являются Краснодарский край и Крым. Здесь должны значительно ужесточиться требования к транспорту, его воздействию на окружающую среду. Необходимо максимально переориентировать грузы с самого вредного для экологии грузового автомобильного транспорта на водный, тем более что оба указанных региона имеют исключительные для этого возможности. Целесообразно все транзитные перевозки хлебных, строительных, сырьевых грузов перенаправить на Волго-Донской водный путь – Азовское море - Черное море. Требования очевидны. Ученые Краснодарского края и Москвы (Лебедев Е.А., Миротин Л.Б. и др.) вносят конкретные обоснованные предложения, как и почему необходимо «оздоровить транспортный фактор» в Краснодарском крае. Дело осталось только за их реализацией руководством региона.

И еще один аспект представляется важным, рассматривая транспортную стратегию и политику. Это ***эстетика придорожной полосы и береговой линии***. Общеизвестно, что красивый пейзаж, красивая архитектура благотворно влияют на психологическое состояние и культурное развитие человека. Вид из окна вагона или автомобиля улицы, природного ландшафта либо вдохновляет, либо угнетает, либо раздражает. От этого зависят не только настроение, но и психологическая подготовка к рабочему дню, в конечном итоге производительность труда. Серые бетонные угрюмые заборы уходят в прошлое, их замена легкими решетчатыми ограждениями ухоженных территорий за ними не только сберегает строительный материал, но действует успокоительно. Учитывая то, что климат многих регионов нашей страны имеет большое число серых пасмурных дней, то представляется оправданным сохранять и создавать радостный окружающий пейзаж как городской, так и

придорожный. Серые и тем более коричневые и даже черные здания, негативно влияющие на настроение со всеми вытекающими последствиями, стали модными. Совершенно оправданным, например, является формирования радостного города за счет красных кровель, как например в Чехословакии. Выгодно отличается ухоженностью, приветливостью придорожная полоса многих европейских городов.

Поэтому строительство новых многоэтажных комплексов, тесно прижатых к дорожным магистралям, с установкой сплошных звукозащитных экранов, не представляется оправданным. Это не только принуждает жильцов вековать в некомфортных условиях, но и превращает автомагистрали в неприглядные транспортные каналы с серыми неопрятными стенами, следить за состоянием и обликом которых у государства не хватит ни денег, ни времени, ни рабочих рук.

Имеется же отечественный опыт, в том числе трудного послевоенного периода, когда у железнодорожной колеи выкладывались обходчиками из побеленных кирпичей незамысловатые знаки, короткие приветственные надписи. Это радовало глаз миллионов пассажиров. Обсаженная деревьями придорожная полоса железнодорожных и автомобильных магистралей создавала соответствующее восприятие места. Однако сейчас на видеоэкологию придорожной полосы перестали обращать внимание. Формируются грузовые дворы и площадки, не отделенные зеленым живым забором от пассажирских магистралей. Нарушается благотворное влияние природы на человека.

Исключительно показательным негативным примером может служить вид из окна электрички на железнодорожном перегоне Бутово-Щербинка Московского железнодорожного узла. Там на придорожную полосу вынесли обширное кладбище, раньше укрытое деревьями. По этой дороге ежедневно на работу и с работы едут многие тысячи пассажиров, едут труженики, едут отечественные и иностранные туристы. Эту дорогу стали образно называть – «дорога на кладбище». Такой образ, безусловно, впечатляет, но не вдохновляет. Разве может это поднять настроение перед работой, умиротворить после насыщенного трудового дня, может ли этот вид привлекать иностранных туристов. И это же лицо столичного региона. Какому чиновнику пришло на ум и легло на душу такое зонирование, такое восприятие придорожной полосы, ее функции по созданию привлекательности места и соответствующего психологического воздействия на проезжающих пассажиров, на привлекательность для зарубежных гостей столицы.

Придорожная полоса и береговая линия – это не задворки, это лицо населенного пункта, территории, лицо замечательной русской природы, лицо России.

Создание новых рабочих мест в промышленности должно стать основной заботой и ответственностью руководителей регионов, муниципалитетов, промышленных предприятий. Но такое управление посильно только специалистам по базовым отраслям. Абстрактные менеджеры оправданы для низшего рыночного звена, но неэффективны для уровней мобилизационной экономики. А именно мобилизационная экономика способна отразить фронтальную экономическую, технологическую, военно-техническую атаку коллективного Запада против России.

Все перечисленное требует детальной доработки Транспортной стратегии Российской Федерации по каждой из перечисленных проблем, основанной на восстановлении и развитии промышленности каждого региона, каждого населенного пункта при минимальной удаленности рабочих мест от местожительства трудовых ресурсов.

НАПРАВЛЕНИЕ ВТОРОЕ – РЕШАЮЩЕЕ

РАСШИРЕНИЕ ИНДУСТРИАЛЬНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИИ В СТОРОНУ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ, ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА, КРАЙНЕГО СЕВЕРА

Решающим данное направление является, поскольку именно оно в совокупности с модернизацией промышленности в старопромышленных регионах способно обеспечить кратное увеличение ВВП России, существенно приближая его к потенциалу Китая и США.

«В Сибири и на Дальнем Востоке нужно создать сеть территориальных зон опережающего экономического развития, предоставив им ряд льгот. Подчеркну, ресурсы и государства, и частного бизнеса должны идти на развитие, на достижение стратегических целей. Например, таких как подъем Сибири и Дальнего Востока. Это наш национальный приоритет на весь 21-й век».

В.В. Путин 12 декабря 2013 г.

Обоснованность направлений и технологий строительства железнодорожных магистралей является условием обеспечения безопасности России.

Стратегическим транспортно-промышленным проектам Азиатской части и Севера России посвящены многие работы отечественных ученых, их активное обсуждение и выработка предложений проходили на многих научно-практических конференциях, основные направления предлагались на Байкальских международных экономических форумах, проводимых под эгидой Совета Федерации России, имеющих по своим наработкам, их охвату и глубине поистине историческое значение.

Основными проектами транспортно-промышленного освоения и развития Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера являются:

1. Усиление индустриализации Восточного участка Транссиба: Улан-Удэ – Чита – Благовещенск – Хабаровск.

Противоестественным является критическое несоответствие промышленного производства, хозяйственной деятельности и численности населения данной территории при наличии такой мощной магистрали, как Транссиб. Великая Сибирская дорога строилась, чтобы именно развить хозяйственную деятельность, заселить русскими этот край, обезопасив его от иностранного проникновения. Именно потому спорило правительство П.А. Столыпина с Военной комиссией России по выбору новой трассы сибирской дороги. Военные требовали пропустить ее по предгорьям, где проще защитить страну крепостями от внешнего неприятеля. А глава правительства требовал проведение трассы по территориям, способствующим широкому хозяйственному освоению и заселению русскими.

П.А. Столыпин предупреждал: «Много лежит богатства в той области, стоит только упомянуть о лесной торговле... Мы не умеем приспособливаться к потребностям покупателя, потому что мы не умеем разрабатывать наши лесные материалы. Уже этих данных достаточно для того, чтобы понять, что оставлять этот край без внимания было бы проявлением громадной государственной расточительности. Край этот нельзя огородить каменной стеной. Восток проснулся, и если мы не воспользуемся этими богатствами, то возьмут их, хотя бы путем мирного проникновения, возьмут их другие». Ему вторил князь А.Г. Щербатов в 1910 г.: «Густое население на восточных окраинах Империи закрепит их за Россией более, чем трехсоттысячная армия и дорогостоящие крепости».

И это было обосновано. Англия традиционно выступила провокатором в Русско-Японской войне 1905 г., когда Англия, США, Япония пытались сообща захватить российский Дальний Восток, оттеснить Россию от Тихого океана. (блестящее исследование данного процесса выполнено В.Ф. Борзуновым).

К этому участку Транссиба, к транспортному развитию Дальнего Востока в целом не ослабевают внимание западных конкурентов и в настоящее время. Одним из примеров является разработанный Международной академией национальной безопасности

инвестиционный проект «Развитие транспортной и сопутствующей инфраструктуры России как интегрированной составляющей мировой транспортной системы» (проект «Связка») от 1999 года, направленный на рассмотрение и одобрение в министерства и ведомства России, в том числе в Минтранс России. По мнению авторов проекта, российская инфраструктура «не образует никакой осмысленной системы» и потому должна быть доработана.

«Благотворительным» проектом Международной академии предусматривалось проведение 16 подпроектов. Уже само перечисление и подходы, заложенные в их основу, показательны.

В подпроекте № 1 предлагалось наладить «сбор информации (включая данные, получаемые с соблюдением секретности). ... Проведение системного анализа полученных данных с учетом экономических и геополитических (включая задачи, предусмотренные мобилизационными планами) интересов России».

В подпроекте № 2 предлагались «разработка и проведение экспертной оценки концепции создания консолидированной транспортной инфраструктуры Российской Федерации, объединяющей в единую систему железнодорожные пути, автострасы, взлетно-посадочные полосы местных грузопассажирских авиалиний, энерго- и продуктопроводы, линии связи и элементы обеспечения: поселения, терминалы, торговые и бытовые учреждения и имеющие объединенную систему управления и обеспечения безопасности функционирования».

Подпроекты №№ 3 и 5 предлагалось провести оценку, т.е. инвентаризацию, потенциала рабочей силы из числа заключенных и из числа демобилизованных военнослужащих.

В подпроекте № 8 предлагалось провести инвентаризацию заброшенных и неиспользуемых военных городков.

В подпроекте № 13 предлагалось провести стыковку инфраструктуры России со странами СНГ и Балтии. Из последнего следует, что авторы не осведомлены, что единая инфраструктура существует с момента ее создания в едином государстве на едином транспортном пространстве. Другой инфраструктуры просто не было как в России дореволюционной, так и в Советском Союзе, России современной.

В подпроекте № 16 предлагалось строительство железнодорожной магистрали, соединяющей через тоннель под Беринговым проливом Россию с Аляской с последующим созданием «Зоны совместного хозяйственного пользования и развития, включающей Аляску, Северные территории Канады, штат Вашингтон, Чукотку, Камчатку, Магаданскую область, Сахалин и Курильские острова».

Даже краткое перечисление показывает, что перечисленные проекты имеют специфическую направленность. Особенно, если проанализировать состав лиц, причастных к работе, в частности, состав рабочей встречи руководства корпорации финансового инжиниринга СиДиАй (Сюсси) СА и Международной академии наук по проблемам национальной безопасности, прошедшей 28 июля 2004 г. в Москве. Во главе проекта стояла корпорация финансового инжиниринга СиДиАй(Сюсси)СА (Швейцария). Руководители проекта: Лари Кен Фишер, гражданин Франции, бывший аналитик разведки ВМФ США, дипломированный инженер; Дэвид МакКэй Пост – ассоциированный директор СиДиАй, гражданин США, доктор юридических наук, Член Коллегии адвокатов штата Мичиган и Член Коллегии адвокатов (международное право) штата Вирджиния; Каллум Питер Херод (Камерон) – старший партнер фирмы финансовой разведки ЭсАйЭс (Великобритания), майор МИ14 (запас), гражданин Великобритании, магистр ядерной физики, Оксфорд. Валерий Наумович Спектор – президент МАН ПНБ, доктор физико-математических наук, действительный член Академии наук и искусств Платона (Франция), Международной академии духовного единства народов мира, Международной академии «Контенант», советник Российского союза промышленников и предпринимателей. Игорь Алексеевич Ильин - вице-президент МАН ПНБ, доктор философских наук, действительный член

Международной академии «Элита народов мира», член-корреспондент Международной академии информатизации при ООН, вице-президент Европейской ассоциации независимой прессы.

Характерным является адрес Академии: Москва, ул. Б.Якиманка, д. 24 «Президент отель». Офис 821.

Естественно, что Минтранс России отверг данный проект.

Инициативы по строительству дороги на Аляску взамен транспортного освоения Дальнего Востока уже выдвигались американцами и их сторонниками в России в начале прошлого столетия. Царское правительство России эту инициативу не поддержало. Более того, под государственным запретом оказалось упоминание о Северном морском пути. Правительство опасалось повторения прецедента, когда Аляска была продана не из финансовых соображений (об этом говорит и ничтожная цена продажи), а исключительно невозможностью ее защитить в отсутствие транспортных подходов из центральной России к ней. Подобные проекты, продолжают выдвигаться и сейчас.

Отечественные сторонники перехода на Аляску убеждают, что резкое снижение времени прохождения грузов между США и Китаем (на 15 дней) позволит привлечь на данный маршрут значительный, до 100 млн. т, объем китайско-американского транзитного груза. И этот транзит, и экономику России спасет, и позволит заселить восток страны. Они правы - восток России будет заселен, но только не русскими. «Этот край только по названию останется русским» – прозорливые слова П.А. Столыпина. Проект железнодорожной дуги Китай–Россия–США (Аляска) представляет собой серп, отсекающий Дальний Восток от России. Подобных угроз необходимо избежать в настоящем и будущем. И нынешнее военно-политическое обострение между Россией и англосаксами очередное тому подтверждение.

В то же самое время, хотя прошло более века с выступления П.А. Столыпина, а Россия, несмотря на уже построенную железнодорожную магистраль, продолжает спать безмятежным сном, как бы приглашая иностранцев осваивать российские богатые, но слабо освоенные и малозаселенные восточные территории.

И сейчас, через 100 лет после пуска Транссибирской магистрали, по данному участку железной дороги грузятся и следуют транзитом на порты Дальнего Востока в основном сырьевые грузы: уголь, лес, руды, нефть, т.е. низкотарифицированные, объемные, тяжелые грузы.

Развитие товарной продукции в указанных регионах могло бы способствовать повышению эффективности и, соответственно, конкурентоспособности данного участка транспортного коридора за счет увеличения высокотарифицированного груза, снижения потребности и износа в транспортных средствах, износа инфраструктуры, повышения скорости движения, повышающего пропускную способность.

Некоторые из промышленных отраслей, базирующихся на местных сырьевых ресурсах, которые могли бы развиваться на восточном участке Транссиба, показаны в материалах Международного Байкальского экономического форума 2006 г., других научных публикация, а также в социально-экономических стратегиях самих участковых регионов.

Железнодорожный транспорт в данном случае является индикатором технологического состояния регионов погрузки на восточном участке, показателем необходимого их промышленного и технологического развития.

Это важный, но не ключевой транспортно-промышленный проект России.

2. Ключевым транспортным проектом России в настоящий исторический период является строительство Северо-Сибирской железнодорожной магистрали (Севсиба) по линии Усть-Илимск – Богучаны – Лесосибирск – Белый Яр – Нижневартовск.

Проекты транспортно-промышленного и социального развития Сибири, Дальнего Востока представлялись и обсуждались на Байкальских международных форумах,

проводимых под эгидой Совета Федерации. Над проектами повышения роли транспорта работали, их обсуждали и выносили по ним рекомендации: М.К. Бандман, В.И. Суслов, В.Ю. Малов, Т.Н. Есикова, С.Н. Васильев, В.Г. Варнаровский, В.А. Персианов, Т.А. Прокофьева, Ф.С. Пехтерев, А.П. Хоменко, Ю.Б. Каштанов и многие, многие другие ученые и практики, сотрудники Российской академии наук, отраслевых институтов, научно-образовательных центров, представители транспортных организаций, государственных структур федерального и регионального уровней. Подборка материалов Байкальских экономических форумов является хранилищем ценных мыслей и предложений по развитию Азиатской части России над, которыми работала фактически вся страна.

Северо-Сибирская магистраль позволяет решить несколько стратегических задач России.



Рис. 2. / Fig. 2. Северный широтный пояс экономического развития на инфраструктурной основе Северо-Сибирской магистрали (Севсиба) и БАМ (разработка Институтом экономики и организации промышленного производства СО РАН) / The northern latitudinal belt of economic development on the infrastructure basis of the North Siberian Railway (Sevsib) and BAM (development by the Institute of Economics and Organization of Industrial Production of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences)

- Северо-Сибирская магистраль (Севсиб) является центральным недостроенным звеном перспективного Северо-Российского Евразийского сквозного широтного железнодорожного хода по линии: Сахалин – БАМ – Севсиб – Баренцкомур (порт Индига), Белкомур (порт Архангельск), выход на Балтийское море, который явится транспортной инфраструктурной основой формирования Северного широтного экономического пояса России на базе серии интегрированных промышленно-транспортных комплексов (зон).
- Ликвидация железнодорожного разрыва от Нижневартовска до Усть-Илимска при создании широтной магистрали дублирует приграничный Транссиб и обеспечивает надежность транспортной связи между Востоком, Центром и Западом страны при неблагоприятном развитии ситуации на рубежах России.
- Формирование на основе Транссиба и Севсиба опорной транспортной сети циклического типа (решетки) в азиатской части России путем соединения между собой уже построенных северных окончаний меридиональных железнодорожных ответвлений от Транссиба – на Богучаны, Лесосибирск, Белый Яр – развивает и делает более надежной логистическую систему на данной обширной территории.
- Магистраль обеспечивает доступ к перспективным месторождениям срединных

территорий Сибири и Дальнего Востока.

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

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

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

Важность роли и задач, решаемых магистралью в обеспечении национальной безопасности, была особо подчеркнута в соответствующем разделе Транспортной стратегии РФ на период до 2020 года **«необходимо в кратчайшие сроки предусмотреть строительство Северо-Сибирской магистрали...»**.

К сожалению, разработчики Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года не осознали особых требований относительно ускоренного строительства Северо-Сибирской железнодорожной магистрали и без согласования и даже без уведомления ответственного ведомства вывели ее из под статуса стратегической магистрали, переведя в разряд сырьевой дороги для развития и обслуживания промышленной зоны Нижнего Приангарья, с соответствующим снижением требований по срокам строительства и обязательствам по инвестированию. В таком несоответствующем безопасности страны виде она была зафиксирована, соответственно, и в Транспортной стратегии РФ до 2030 года. Такой же подход, не учитывающий основных требований по всем компонентам безопасности страны относительно данной магистрали, пролонгирован и в последнем варианте Транспортной стратегии РФ до 2035 года.

Опасность узко отраслевого подхода, нарушающего требование обеспечения национальной безопасности, сказалась в настоящее время при усилении военной конфронтации стран НАТО против России, особенно после ввода в Балтийское море флота Северо-Атлантического альянса и шагов по включению в этот блок Швеции и Финляндии. Именно Северо-Сибирская магистраль должна будет обеспечить бесперебойный кратчайший доступ грузовых и пассажирских перевозок из восточных регионов страны к балтийскому побережью России, к его промышленному комплексу, зоне обороны и Балтийскому флоту. Это касается и переброски сил и средств в случае обострения военной обстановки.

Со строительством Севсиба начнется вовлечение в эксплуатацию новых природных ресурсов, в которых возник дефицит при распаде СССР, и формирование интегрированных производственно-транспортных зон (ИПТЗ), дислоцированных в транспортных и промышленных узлах вдоль Севсиба и БАМ. Вновь созданные ИПТЗ будут специализироваться в основном на добыче, перевозке сырья, производстве промышленной продукции широкого профиля из местного сырья, социально-бытовом и культурном обслуживании населения.

Зона тяготения к Севсибу и БАМ образует второй пояс поселений в восточной части страны. Здесь не ожидается сплошного повсеместного расселения, как вдоль Транссиба, где климат мягче и почвы плодороднее. В зоне Севсиба и БАМ оправданы крупные концентрации населения. В городах этой полосы, на пересечении сухопутных транспортных магистралей, водных и воздушных путей возникнут транспортно-логистические центры, позволяющие не только оптимизировать грузоперевозки на внутренних, межрегиональных и международных транзитных маршрутах, но и обеспечить

новыми высокодоходными рабочими местами многие сотни тысяч человек.

Центрами ИПТЗ станут как уже построенные города, такие как Усть-Кут, Усть-Илимск, Богучаны, Лесосибирск, Белый Яр и другие, так и новые.

Уже на начальном этапе формирования опорной транспортной сети – при строительстве Северо-Сибирской магистрали – начнет формироваться миграционный поток в этот регион наиболее активной, трудоспособной, молодой части населения страны, привлекаемый экономической обеспеченностью, готовыми благоприятными жилищными условиями, социальной сферой и в не последнюю очередь романтикой творческого труда, устремленностью края в будущее. Непосредственно на строительстве сможет быть занято более 100 тысяч человек. С учетом смежников и обслуживания численность возрастет в несколько раз.

Исходя из традиционного соотношения: 15% - занятость в основных отраслях, 15% – строители, 20% – работающие в непроеизводственной сфере (врачи, учителя, сфера торговли и пр.), 50% – дети, пенсионеры, неработающие 2-е члены семей), по прогнозам сибирских ученых, проведенных в начале 2000 годов, максимальная возможная численность населения в зоне тяготения Севсиба на 2025 год могла быть достигнута следующих показателей:

- Ханты-Мансийский автономный округ (Сургут – Нижневартовск) – до 800 тыс. чел.; Томская область - нефтегазовый комплекс – до 300 тыс. чел., Белый Яр и окрестности - лесной комплекс - до 100 тыс. чел. Итого – 1 200 тыс. чел.;
- Красноярский край: Лесосибирск, Енисейск и окрестности – лесной комплекс, транспортная сфера – 250 тыс. человек, Мотыгино - горно-металлургический комплекс – 50 тыс. чел., Богучаны – нефтяной, лесной – до 80 тыс. чел., Кежемский (Кодинск) – лесной, энергетика - до 60 тыс. чел. Итого – 440 тыс. чел.;
- Иркутская область: Усть-Илимск – Железногорск – до 200 тыс. чел., Усть-Кут-нефтегазовый комплекс, лесной, транспортный - до 100 тыс. чел. Казачинское - лесной – до 50 тыс. чел. Итого 350 тыс. чел.;
- Бурятия: Северобайкальск – рекреация, транспортный – до 30 тыс. чел., Северомуйск – Таксимо – транспортный – до 20 тыс. чел. Итого – 50 тыс. чел.

Таким образом, общая численность населения в зоне тяготения Севсиба и частично БАМ может достигнуть 2 млн. человек и это без учета создания здесь других производств: химических, частично машиностроения и др. Формирование в Сибири и на Дальнем Востоке транспортно-логистических центров дополнительно увеличит число новых высокодоходных рабочих мест.

Сроки строительства Севсиба не должны превышать 6-7 лет. Данное требование исходит из условий обеспечения национальной безопасности на особый период. Россия должна значительно увеличить скорость строительства новых магистралей, обеспечивающих национальную безопасность.

Рассуждения о дороговизне строительства Северо-Сибирской магистрали важны, но они не могут являться определяющими с точки зрения начала и срока строительства. Здесь главным требованием является поиск наиболее эффективных схем финансирования и организации работ по прокладке необходимой дороги.

Подобные доводы и опасения целых 70 лет сдерживали реализацию Транссиба. Только волевым решением императора России удалось ее построить, обеспечить связь Дальнего Востока с центром страны, создать условия для расселения вдоль нее граждан России, разместить в полосе промышленные центры. И сейчас рассчитывать лишь на фонды ОАО «РЖД» или полностью надеяться на финансы частных инвесторов не приходится. Главным инвестором и организатором вековых проектов, от которых зависит судьба государства, должно явиться само государство. Это не исключает значительного вклада ОАО «РЖД» и ускоренного развития государственно-частного партнерства в ключевых инфраструктурных проектах.

Что касается выбора иностранных инвесторов, то не следовало бы их искать среди

основных мировых конкурентов (реальных и потенциальных), чтобы не создавать себе проблем на будущее.

3. Следующим (вторым) по важности Стратегическим транспортным проектом с точки зрения национальной безопасности является строительство Северо-Восточного железнодорожного хода от Якутска на Камчатку.

Особая роль указанной магистрали специально отмечена в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года: **«Необходимость повышения обороны восточных рубежей потребует в перспективе строительства железнодорожной магистрали на Камчатку».**

Исторический опыт России доказывает, что именно обеспечение национальной безопасности является основным требованием строительства транспортных магистралей:

- проигрыш Крымской войны 1854-1856 гг. был обусловлен отсутствием железнодорожной дороги для переброски армии России, самой сильной в мире на тот период, из Центра к Черному морю, к театру военных действий;

- отсутствие отлаженных транспортных связей с окраинными регионами явилось причиной того, что параллельно с военными действиями в Крыму английская эскадра развернула боевые действия на российском Севере, в Белом море, пытаясь захватить арктическое побережье. Одновременно с этим объединенная англо-французская эскадра пыталась оккупировать побережье Камчатки;

- отсутствие российской магистрали на северо-восток привело и к потере Аляски;

- необходимость срочного строительства железнодорожной магистрали на Мурман в тяжелейших условиях Первой мировой войны была вызвана тем, что российский флот и морской импорт вооружения были заблокированы германским флотом на Балтике, а поставки вооружения через Черное море – турецким флотом на Босфоре;

- по тем же причинам была проиграна война с Японией с потерей Порт-Артура и т.д.

В настоящий момент выход российских судов и надводных кораблей в Тихий океан осуществляется через Кунаширский пролив, который с юга контролируется Японией. Похожие проблемы существуют при прохождении Черноморских проливов (Босфор и Дарданеллы), Датских проливов, Кильского канала. Все они в случае чрезвычайных ситуаций могут быть перекрыты для прохождения российских судов и кораблей. Поэтому Россия должна иметь транспортную магистраль для оперативной переброски сил и средств на побережье Тихого океана.

Однако разработчики Транспортной стратегии железнодорожного транспорта до 2030 года не учли (проигнорировали) стратегическую важность магистрали на Камчатку, выведя ее даже за пределы 2030 года. Такое отношение было продублировано и в Транспортной стратегии РФ до 2030 года, а также в Транспортной стратегии с прогнозом до 2035 года.

Более того, вместо указанной 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 («стабильный завоз грузов и вывоз ресурсов»).

Согласно информации «РИА Новости» от 27 августа 2020 г. руководитель ОАО «РЖД» в интервью сообщил, что в РЖД изучают возможность строительства до 2035 года железной дороги от ст. Нижний Бестях (Якутия) до Магадана протяженностью 1,2 тыс. км. «Мы хотели бы, чтобы она дала возможность раскрыться территории с огромными залежами полезных ископаемых».

Но данная дорога и в таком качестве не нужна как по структуре сырьевых ресурсов региона, так и по их отдаленности от промышленных перерабатывающих центров.



Рис. 3. / Fig. 3. Расширение железнодорожной инфраструктуры России до 2030 г. (из Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года / Expansion of the railway infrastructure of Russia until 2030 (from the Strategy for the Development of Railway Transport until 2030

Реальное состояние и перспективы развития ресурсной базы Магаданской области представлены в «Стратегии социально-экономического развития Магаданской области на период до 2030 года (с изменениями на 7 сентября 2020 года)».

«На территории региона имеются разведанные запасы каменных и бурых углей, олова, вольфрама, свинца, цинка, стройматериалов, пресных подземных и минеральных вод.

С начала промышленного освоения Магаданской области из недр извлечено более 3,1 тыс. т золота, более 15 тыс. т серебра, порядка 72,5 тыс. т олова, более 85 млн т угля, 744 т кобальта и более 29 тыс. т свинца.

В число минеральных ресурсов федерального значения включено 5 месторождений коренного золота: Наталкинское, Павлик, Биркачан, Перекатное, Дукатское рудное поле. В регионе имеется минеральное сырье федерального значения: месторождения и рудопроявления кобальта, редких земель иттриевой группы, урана, тантала, ниобия, бериллия, лития.

Минеральные ресурсы регионального значения образуют бурый уголь и каменный уголь, золото коренное и россыпное, серебро, свинец, цинк, олово, вольфрам, селен, медь, стекловое и цементное сырье, гипс, цеолит, цветные камни.

Минеральные ресурсы местного значения включают строительные материалы (камни строительные и облицовочные) керамзитовое, карбонатное и керамическое сырье, песчано-гравийная смесь, песок, суглинки, торф.

В Магаданской области учтено 1615 месторождений полезных ископаемых, в том числе: золота – 1267, серебра – 34, олова и цветных металлов – 47, редких металлов (селен) – 1, угля – 11 (бурый и каменный), месторождений торфа – 38, строительных материалов – 114.

Востребованными остаются традиционные для области полезные ископаемые: золото (рудное и россыпное), серебро, уголь каменный, строительные материалы, подземные воды,

т.е. полезные ископаемые, составляющие 13% от общей стоимостной оценки богатства недр Магаданской области.

Состояние минерально-сырьевой базы россыпных месторождений золота позволяет прогнозировать ежегодную добычу на уровне не менее 14-15 т в течение 10-12 лет, при благоприятной конъюнктуре цен на золото, энергоносители и транспортные услуги.

Перспективы развития золотодобывающей отрасли связаны прежде всего с разработкой месторождений Яно-Колымской золоторудной провинции, где крупнейшими месторождениями являются Наталкинское и Павлик. На обоих месторождениях введены в эксплуатацию горно-обогатительные комбинаты в 2017 и 2015 гг., соответственно. Ожидается, что к 2025 году около половины всего золота, добываемого на территории области, будет извлечено из недр этих двух месторождений.

Сдерживающий фактор вовлечения в разработку новых россыпных месторождений связан с их большой удаленностью от объектов энергетической и транспортной инфраструктуры, что, в первую очередь, касается Среднеканского и Северо-Эвенского городских округов.

Для развития горнодобывающей отрасли и диверсификации ее производства необходимо проведение геологоразведочных работ за счет средств федерального бюджета на перспективных объектах цветных и черных металлов региона с целью доведения участков недр до объектов лицензирования.

На территории Магаданской области существуют перспективные объекты цветных и черных металлов. Орокская перспективная площадь – общим ресурсным потенциалом (P1+P2+P3) 11 млн т меди, 16 500 т серебра, 550 тыс. т свинца и 700 тыс. т цинка. Ольдьянинский рудный узел – с общим ресурсным потенциалом (P1+P2+P3) 568 тыс. т молибдена, 379 тыс. т меди, 20,8 т золота, 19,0 т рения. Южно-Омолонский железорудный узел – с общим ресурсным потенциалом железной руды – 1990 млн т с содержаниями железа в среднем 38% (756 млн т).

Ключевыми проектами в отрасли на долгосрочную перспективу являются:

- освоение Наталкинского золоторудного месторождения;
- строительство второй очереди на месторождении Павлик;
- освоение месторождения Родионовское;
- создание угольного кластера на базе Омсукчанского бассейна в Магаданской области;
- строительство золоторудного предприятия на месторождении Штурмовское;
- строительство золоторудного предприятия на месторождении Тэугэджак;
- освоение месторождений меди в пределах Орокского рудного поля;
- освоение Южно-Омолонского железорудного узла;
- освоение Ольдьянинского рудного узла;
- освоение оловорудных месторождений в Омсукчанском городском округе Магаданской области».

Исходя из состава и объемов ресурсов, главными можно выделить золото и серебро. Но для этих металлов, как и для редкоземельных и радиоактивных не нужна железная дорога. Такие грузы транспортируются авиацией. К тому же, золота хватит только на 15 лет.

Что же касается массовых грузов угля, олова, а в будущем меди и железной руды, то не имеет смысла ради них строить протяженную и предельно сложную железную дорогу, учитывая что российский Северо-Восток представляет собой обширную горную страну; к тому же находится в зоне 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.

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 обоснованно показано в исследованиях В.С. Збарашенко, вице-президента Международной академии транспорта, экс-заместителя министра Морфлота СССР). Такой подход говорит о необходимости построения оптимальной, менее затратной схемы транспортной логистики.

Поэтому, не подвергая сомнению необходимость строительства железнодорожной магистрали на Северо-Востоке страны, нужно скорректировать саму постановку вопроса – конечный пункт магистрали (им должно стать тихоокеанское побережье Камчатки), временной промежуток строительства, величину затрат как строительного процесса, так и эксплуатации, а также технологическую основу перспективной магистрали. Учитывая, что в первую очередь формирования железнодорожной сети в Северо-Восточном регионе России требует необходимость обеспечения национальной безопасности.

Обострение военно-политической обстановки в мире, формирование в Азиатско-Тихоокеанском регионе военного блока AUKUS (США, Англия, Австралия), куда непременно войдет Япония, блока, состыкованного с НАТО, дополнительно убеждают в необходимости серьезной актуализации Транспортной стратегии России с ускоренным строительством железнодорожной магистрали на Камчатку.

4. Важным транспортным проектом России является строительство Полярной железнодорожной транспортной магистрали вдоль побережья Северного Ледовитого океана.

У нее три функции:

- повышение обороноспособности за счет оперативной переброски сил и средств вдоль побережья в особый период;
- поддержание береговыми службами Северного морского пути;
- очаговое развитие промышленного производства на местном сырье для внутрироссийского потребления и экспортных поставок.

Никакие другие виды транспорта не в состоянии обеспечить своевременное противодействие военной угрозе с северного направления в любой точке протяженного побережья.

Примером организации промышленного производства на Крайнем Севере может служить перспективная Норильско-Туруханская грузообразующая зона, предложенная учеными Института экономики и организации промышленного производства Сибирского отделения РАН.

В перспективных интегрированных промышленно-транспортных комплексах, базирующихся в основном в арктических портах, наиболее перспективными направлениями глубокой переработки и выпуска готовой продукции с дальнейшей транспортировкой как по СМП, так и Полярной магистрали представляется широкий спектр газо- и нефтехимии, лесопереработки. Продукция широко востребована как на внутреннем рынке России, так и за рубежом.

Одной из главных задач является активизация миграционного потока из различных регионов страны с различными сроками проживания и трудовой деятельности на Крайнем Севере. При этом экономическая и социальная обеспеченность, как и транспортная доступность должны быть особенно высокими и привлекательными, и этому должны способствовать как градостроительная и социальная политика, так и Полярная высокоскоростная магистраль.

5. Строительство сверхвысокоскоростной железнодорожной магистрали Владивосток – Москва с продолжениями на Балтику и Черное море.

Вопрос строительства данной магистрали не нов. Ее необходимость связана с критически острыми именно для России причинами:

1. Первая причина. Обеспечение национальной безопасности путем оперативной переброски сил и средств в случае военной угрозы. В настоящий момент исключительная острота проявилась в связи со специальной военной операцией демилитаризации и денацификации Украины при переброске воинских подразделений с востока на запад в зону операции.

Чрезвычайная важность обеспечения пропускной способности для воинских эшелонов была подтверждена и в Великую отечественную войну и в более раннюю войну с Японией.

При огромных расстояниях между востоком и западом России ей совершенно необходима такая магистраль, параллельная Транссибу, загруженному до предела грузовыми и обычными пассажирскими составами.

Формирование враждебных России военных блоков на Западе, а теперь и на Востоке требует срочного строительства данной магистрали.

2. Вторая причина. Создание максимально привлекательных условий для развития имеющихся, но в основном строительства новых промышленных производств по переработке местного и транзитного межрегионального сырья в готовую продукцию с массовым привлечением достойными экономическими, социально-культурными условиями проживания переселенцев из западных и центральных регионов страны. Полоса вдоль данной магистрали должна стать активным хозяйственным пространством, беспроblemным по времени проезда до Центра и любых регионов страны.

При широком, востребованном времени и условиями транспортно-промышленного освоения Сибири, Дальнего Востока и Крайнего Севера, особенно с учетом предложений Министра обороны РФ С.К. Шойгу следует не только полностью поддержать эту инициативу, но и отметить некоторые аспекты будущего освоения. Например, как показал отечественный опыт, наиболее удачным в экономическом и социальном плане и к тому же не требующим сложной внутрирегиональной транспортной инфраструктуры, как и затрат на нее, является слободская жилая застройка при новых заводах и фабриках. При этом малые, да, и средние города при современном уровне IT-коммуникаций, развитой городской инфраструктуре могли бы быть окружены зелеными кольцами коллективных садов и подсобных хозяйств. Такой подход еще больше привлекает россиян к месту жительства, к земле, к простору, житейскому и физическому разнообразию. Именно к тому, чего не хватает народам ни на мировом Западе, ни на Востоке.

Основной проблемой, которую придется разрешить России при строительстве перечисленных магистралей является то, что все они должны быть не просто высокоскоростными, а сверхвысокоскоростными (СВСМ) со скоростями 600 км/час и значительно выше. Необходимую прямолинейность пути, обеспечивающую достижение высоких скоростей, смогут обеспечить только надземные (эстакадные) магистрали. Другим граничным условием является то, что традиционной парой «колесо-рельс» таких скоростей не достичь. Отсюда следует, что России придется срочно осваивать новые физические принципы для строительства данных магистралей: магнитолевитационные, аэроэстакадные, вакуумно-трубопроводные.

При условии ограниченного времени и средств, а также требований национальной безопасности ученым, проектировщикам и практикам придется сосредоточиться на том, чтобы сделать перспективные эстакадные магистрали дешевыми в строительстве и эксплуатации, безопасными и ремонтпригодными, что является неперенным свойством в случае особых периодов, экологически неразрушительными, неразделяющими пространственного единства (не препятствующими водным стокам, не преграждающими сезонную миграцию животного мира).

В то же время резко повышается ответственность за транспортную безопасность и диспетчеризацию процесса перевозок на таких скоростях.

Само строительство должно быть многократно ускоренно и удешевлено. Оно должно превратиться в монтаж укрупненных максимально агрегированных модулей, изготавливаемых в заводских условиях. Для доставки и установки модулей на трассе может использоваться самый дешевый вид транспорта – дирижабли. Для пустынных просторов Сибири, Дальнего Востока, Крайнего Севера это оптимальный вариант, когда не нужно строить вспомогательных дорог, вырубать лесные массивы и т.д. Такой монтаж можно вести одновременно на любых участках трассы, т.е.кратно сокращая время строительства трасс, ремонта участков, замены поврежденных модулей.

Разработки высокоскоростных технологий и опыт модульного строительства в России имеются. Первая группа – научно-производственный кластер «Маглев», руководитель А.А. Зайцев, отрабатывает магнитолевитационную технологию создания СВСМ. 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. Значительное содействие в реализации аэроэстакадных наземных трасс могли бы осуществить водники, ученые и проектировки Волжского государственного университета водного транспорта и конструкторского бюро им. Р.Е. Алексеева. Еще в 1970-е годы г. известный ученый в области механики экранопланов (транспортных средств на динамической воздушной подушке) А.Н. Панченков в Иркутском ВЦ СО АН СССР и позднее в Нижегородском государственном техническом университете развивал идею создания скоростных наземных аппаратов, использующих аэродинамическую подъемную силу. Работа была продолжена совместно другим ученым профессором Волжского государственного университета водного транспорта (Нижний Новгород) В.И. Любимовым. В аэроэстакадном транспорте используются два эффекта: первый эффект – эффект экрана (опорной поверхности) и второй эффект – эффект стенок канала (бортов эстакады). При этом для трасс с подстилающей поверхностью условие экрана упрощается относительно условий, существующих над землей или над водной поверхностью, поскольку стационарные аэроэстакадные трассы позволяют использовать зону сверхмалых отстояний. При этом физические принципы магнитной левитации и аэроэстакадный могут работать в сочетании, дополняя друг друга для различных режимов работы на трассе. Необходимо помочь ныне работающим в этой исключительно необходимой России сфере в самое кратчайшее время интенсифицировать их работу как продолжателей выдающихся отечественных ученых и конструкторов этих видов транспорта.

Метод монтажа для эстакадного дорожного строительства из крупных составляющих, изготовленных в заводских условиях, в определенной степени отработан в северном мостостроении ЗАО «СахаМост», руководитель В.Н. Мазур. Данный метод с использованием новых требований к мостам позволяет в пять – десять раз сократить затраты времени и финансирование на строительство, резко увеличивает период безаварийной эксплуатации мостов, исключая их разрушение ледоходами и обширные затопления из-за образования заторов, чем «славится» Якутия. Новые мостостроительные технологии по методу Мазура позволили бы труднодоступную в транспортном отношении Якутию превратить в северную Венецию, как, впрочем, и весь Русский Север. И при том с огромным сбережением государственной казны.

Разработки дирижаблей большой грузоподъемности и высокой надежности в России также имеются. Без них при строительстве огромного транспортного масштаба не обойтись. Нужна отладка их в производстве и запуск серийных образцов для железнодорожного строительства и других видов деятельности.

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.

3. Третья причина. Строительство сверхвысокоскоростных эстакадных железнодорожных магистралей открывает России совершенно новые возможности в такой востребованной в мире сфере, как туризм, вносящий в будущем высокую долю в государственные бюджеты и обеспечивающий широкую и комфортную трудовую занятость в сфере туризма и гостеприимства.

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.

Такая возможность привлечет на эту дорогу многочисленных российских граждан и иностранных туристов. В этом нет ни малейших сомнений. Сейчас же из окна высокоскоростного поезда на настильной трассе можно наблюдать лишь мельканье череды пролетающих мимо деревьев, зданий, других придорожных объектов. Ничего, кроме усталости и головной боли от такого созерцания, пассажир не получает. Новые СВСМ - это новая эра в пассажирских перевозках и туристическом бизнесе.

Кроме того, ознакомление с пространственными, физическими, природными особенностями огромной страны оказывает важное воспитательное воздействие, формирование менталитета российских граждан. В свое время один из основателей западной геополитики Ф. Ратцель, побывав в США (1872 г.), заметил, что «чувство пространства» у американцев развито в высшей степени, так как они поставлены перед задачей освоения «пустых пространств». У россиян это чувство должно развиваться в еще большей степени. Для этого есть возможность и склонность души и ума воспринимать себя частью огромной страны, развивать патриотические чувства.

Реализация данного сверхвысокоскоростного железнодорожного направления предлагалась отечественными учеными-транспортниками и экономистами на Международных Байкальских экономических форумах (2004-2012 гг.), на конференциях РАН под эгидой и с участием Совета Федерации РФ. Оно прорабатывалось и международной российско-корейской группой (с российской стороны Дальневосточным научно-исследовательским институтом морского флота, ДНИИМФ). Корейскую сторону, исходя из ее собственных интересов, интересует альтернативный международный транспортный коридор на Европу в обход Китая и как дополнение к Южному морскому пути. При этом по замыслу разработчиков Владивосток должен превращаться в крупный по международным меркам транспортно-логистический, производственный центр.

При наличии сверхвысокоскоростной железнодорожной магистрали Владивосток – Москва, с ответвлениями, совершенно по другому раскрываются уникальные возможности Байкала, включенного ЮНЕСКО в список всемирного наследия. Байкальский регион с его природными ресурсами, эстетическими свойствами способен стать одним из мировых туристических и одновременно деловых центров Евразии. Деловому аспекту способствуют исключительно перспективные возможности многопрофильного промышленного и туристического освоения окружающего пространства, а также подход сюда международных транспортных коридоров с трех сторон света.

К этому следует добавить, что регион имеет тесные деловые связи с соседней Монголией. Отношения России и Монголии носят особый исторический характер. Именно Россия обеспечила независимость данной страны. Медицина Советского Союза предотвратила вымирание населения республики от болезней. СССР провел массовую подготовку монгольских специалистов в вузах и т.д. Монголия в свою очередь обеспечила массовые поставки России, более миллиона коней, большие объемы теплой зимней одежды, мясных продуктов, во время Великой Отечественной войны. В послевоенный период Монголии оказывалась большая экономическая помощь, в том числе в разведке и освоении природных

месторождений, флагманом которых стал горно-обогатительный комбинат Эрдэнэт. Россия построила всю железнодорожную сеть Монголии.

Заключение

Сейчас необходим новый этап взаимовыгодной экономической интеграции России и Монголии. Таким этапом могло бы стать формирование Байкало-Монгольской транспортно-промышленной кластерной платформы с совместным производством высоко конкурентной на российском и мировом рынках продукции. Перспективные товарные ниши, отвечающие российским и мировым потребностям, а также условиям и специфике Байкальского региона и Монголии, ясны; транспортная логистика доставки продукции на рынки спроса полностью обеспечивается общей транспортной системой.

Каждое составляющее данного решающего направления актуализации должно быть подвергнуто детальному научному анализу и по каждому должно быть принято конкретное мероприятие, отраженное в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на отдаленный период.

Литература

1. Гончаренко, С.С. Открытое письмо Президенту Российской Федерации В.В. Путину / С.С. Гончаренко // Вестник транспорта. – 2022. – № 9. – С. 13-14. – EDN JLGUVQ.
2. Проханов А. Время полдень. – М.: Профиздат. 1977, – с. 35.
3. http://moral.ru/Lahova_an_z.htm;
4. <https://matveychev-oleg.livejournal.com/4557349.html>.
5. <https://ronsslav.com/pchylki-zhaluyutsya-putinu-na-laxovu-tot-li/>.
6. <https://ru-arks.livejournal.com/3177.html>.
7. https://www.gazeta.ru/politics/2020/11/17_a_13364323.shtml.

References

1. Goncharenko, S.S. Open letter to the President of the Russian Federation V.V. Putin. *Vestnik transporta*. 2022;9;13-14.
2. Prokhanov A. Time is noon. M. Profizdat. 1977, p. 35.
3. http://moral.ru/Lahova_an_z.htm;
4. <https://matveychev-oleg.livejournal.com/4557349.html>.
5. <https://ronsslav.com/pchylki-zhaluyutsya-putinu-na-laxovu-tot-li/>.
6. <https://ru-arks.livejournal.com/3177.html>.
7. https://www.gazeta.ru/politics/2020/11/17_a_13364323.shtml.