

Национальная безопасность

Голиусов Ю.Ф.

ТРАНСПОРТНЫЕ КОММУНИКАЦИИ И НАЦИОНАЛЬНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Голиусов Юрий Федорович, доктор политических наук, г. Хабаровск.

Аннотация: рассматривая в статье транспорт как основу единства регионов, важнейший ресурс государства в осуществлении внутренней и внешней политики, автор раскрывает Стратегию транспортного развития в среднесрочной и долгосрочной перспективе в целях обеспечения устойчивого развития России и защиты ее национальных интересов.

Ключевые слова: глобализация, национальная безопасность, национальные интересы, коммуникационно-транспортное пространство, международные приоритетные национальные проекты; стратегические интересы страны, транспортная политика, транспортная система, транспортная стратегия.

Среди технических достижений, преобразующих всю экономическую, а вместе с ней и социально-политическую жизнь, транспорт выполняет особую роль. Обладание совершенными транспортными средствами, умение эффективно их использовать, а также одновременно совершенствуя и модернизируя их, представляет собой важнейший ресурс государства в осуществляемой им внутренней и внешней политики. И чем оперативнее и эффективнее государство использует данный ресурс, тем больше у него конкурентных преимуществ в сравнении с другими государствами.

В перечне традиционных в научной литературе функций транспорта внутри страны и на международной арене значатся: экономическая, социальная, коммуникативная, научно-инновационная, культурно-инновационная.

В ряду этих общественно-значимых приоритет имеет экономическая функция. Транспорт входит в состав инфраструктуры производства, обслуживает основные отрасли экономики: добы-

вающую и перерабатывающую отрасли промышленности, строительство, сельское хозяйство, ЖКХ, сферу услуг и т.д. Именно поэтому нередко транспорт называют «кровеносной системой экономики».

Выполняя социальную функцию, транспорт способствует экономии времени и сил людей, облегчению их трудовой деятельности и повышению ее производительности, снижению транспортной усталости. Таким образом транспорт повышает индивидуальную и групповую мобильность, увеличивая возможности развития и социального роста людей. Коммуникативная функция транспорта способствует установлению контактов между людьми, проживающими в различных точках страны. Транспорт становится одним из главных средств налаживания регулярного общения между индивидами и коллективами, невзирая на разделяющие их расстояния, способствуя тем самым их физическому сближению, несмотря на расположение в разных регионах или странах.

Транспорт способствует развитию различных областей научного знания, прогрессу техники и технологий, становится генератором инноваций как для собственных отраслевых нужд, так и для других сфер экономики и общественной жизни.

Сегодня от слаженной работы транспорта зависят экономическая и технологическая эффективность промышленности, сельского хозяйства, деятельность всех структур с различной формой собственности (коллективной, муниципальной, акционерной, групповой, частной, индивидуальной и т.д.), их поступательное развитие. Транспорт обеспечивает жизнедеятельность общества и государства. Тем самым, транспорт, наряду с энергетикой, связью, образованием, здравоохранением, другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает условия жизнедеятельности общества, является важнейшим инструментом развития.

Транспорт является основой единства регионов страны, способствует их интеграции в единое социально-экономическое и политическое пространство. Транспортная связность является одним из важнейших условий обеспечения территориальной целостности и национальной безопасности, препятствует возникновению предпосылок для сепаратизма и дезинтеграции.

Транспортные коммуникации создают основу для саморазвития отдельных частей страны, придавая им необходимые импульсы роста, пробуждая в них те сферы и направления деятельности, которые до активизации их посредством прямого или косвенного транспортного воздействия находились в «отключенном» состоянии или целесообразность развития которых была неочевидной.

Уже упоминавшееся ранее создание «полюсов роста» и «осей развития» в целом ряде государств – яркое тому свидетельство.

Наконец – и это логично вытекает из предыдущих положений – благодаря транспорту обеспечиваются равенство прав и свобод граждан независимо от места их проживания, одинаковые для всех возможности личностного и группового роста. Негативное влияние природно-климатических, пространственно-географических, историко-культурных, социально-экономических и т.п. факторов постоянного проживания человека в отдельном уголке страны может быть не только частично сглажено, но и полностью компенсировано самой возможностью его свободного перемещения в общенациональном пространстве, транспортной доступностью других его частей и отдельных пунктов.

Для прорыва России в будущее, обеспечения ее устойчивого развития и защиты национальных интересов нужны проекты прорывного значения. На современном этапе необходимо отойти от разработки исключительно транспортных проектов и перейти к транспортно-промышленным. Такими проектами являются транспортно-промышленные (экономические) пояса на базе транспортной стратегии России.

Первым и пока единственным экономическим поясом является Южный экономический пояс, проходящий в зоне тяготения Транссибирской магистрали. Весь российский парадокс в том, что на уже готовой дороге, самой мощной в мире, на восточном участке Транссиба, на огромном расстоянии от Иркутска до Хабаровска размещены лишь отдельные города. Это при том, что Китай «накачивает» людьми приграничные территории, пока не превзойдет экологическую емкость своего приграничного региона. Надо полагать, что после этого демократическая нагрузка за счет большого числа мигрантов будет угрозой безопасности для страны. Поэтому России необходимо ускоренными темпами разворачивать промышленность на восточном участке Транссиба, используя имеющиеся небольшие поселения, покинутые пограничные городки, строя новые города и поселки. Нужно ускоренно заселять эту приграничную полосу, трассу вдоль железной дороги.

Второй и наиважнейший проект – строительство сквозной через всю страну Северо-Российской железнодорожной магистрали, по линии: БАМ – Северо-Сибирская магистраль (Усть-Илимск, Богучаны, Лесосибирск, Белый Яр, Нижневартовск) – транспортные сети Северо-Западного региона с выходами на Санкт-Петербург, Архангельск (Белкомур), порт Индигу (Баренцкомур). БАМ уже существует, но без Северо-Сибирской магистрали (Севсиба), –

это тупиковая дорога. Без Севсиба сложно осваивать сырьевые ресурсы срединной Сибири. Без строительства Севсиба нельзя создать опору для дальнейшего лучевого транспортного освоения более северных территорий.

Северо-Российская магистраль и ее центральный участок – Северо-Сибирская магистраль, безусловно нужны как транспортный путь для сырьевого освоения месторождений, для переброски сил и средств с целью защиты территории для внутренних и экспортных перевозок, для международного транзита.

С точки зрения стратегии национальной безопасности необходимо на базе Северо-Российской магистрали формировать Северный широтный транспортно-промышленный пояс, новый пояс экономического развития страны. Сегодня – это требования времени, связанные с уже обозначившимися вызовами и угрозами глобализации.

Третьим, достаточно отдаленным проектом векового значения может стать Восточно-меридиональный транспортно-промышленный пояс (Амуро-Лено-Камчатский), который только просматривается на базе железнодорожного пути от Джалинды через Сковородино, Тынду, Якутск и далее на Камчатку. Данный проект связан с необходимостью защитить наш отдаленный край на случай непредвиденных обстоятельств. В очень отдаленной перспективе можно говорить о транспортной трассе через Берингов пролив.

Проектом векового и даже цивилизационного уровня является проект создания Международного Кругокаспийского транспортно-промышленного пояса (экономического), в который войдут прибрежные и соседние с ними государства. Это не только окончание строительства кругокаспийской железной дороги, большая часть которой уже имеется, и прокладка автомобильной магистрали вокруг моря, но и само Каспийское море как интенсивно используемое внутреннее транспортное пространство. Непременным условием создания и развития такого пояса является формирование линии свободных экономических зон вдоль всего побережья. Казахстан, Иран уже успешно используют свои свободные зоны. Россия также успешно создает такие точки интенсивного экономического и технологического роста на базе порта Оля. Имеет такую возможность еще в нескольких прибрежных зонах Астраханской области, в Калмыкии и Дагестане.

Там же должны формироваться международные научно-производственные базы. Это касается в первую очередь судостроительной отрасли. При этом Россия должна быть творческим лидером, способствующим развитию судостроительной промышленности

во всех прикаспийских государствах, с тем, чтобы все прикаспийские государства имели выход в Мировой океан, а Волга и Дон давали каспийским государствам выход на Балтику и Черное море. При этом видится необходимость создания волжско-каспийской международной судостроительной корпорации. Научно-технологическим центром ее, безусловно, явится Нижний Новгород, а судостроительными центрами – Астрахань, Нижний Новгород. Активное наращивание судостроения начнется в Азербайджане, Казахстане, Иране и Туркменистане. К этому процессу подключатся соответствующие базовые предприятия волжского каскада, участники МТК «Север-Юг», заинтересованные в своем флоте, в первую очередь Индия. Сюда же могут присоединиться и другие страны, имеющие большие потребности и перспективы для океанского судоходства.

Россия с ее еще оставшейся экономической мощью, военно-оборонительным, организационным, интеллектуальным и духовным потенциалом нацелена вместе с бывшими союзными республиками и Ираном, их соседями создать новый Каспийский макроэкономический полюс Евроазиатского континента, соизмеримый по масштабам и динамике развития полюсу Юго-Восточной Азии, а также сформировать по образу и подобию региональных объединений: ЕС, НАФТА, ШОС, АСЕАН и др., международную интегрированную зону экономического сотрудничества государств-участников МТК «Север-Юг».

Представляется весьма важным привлечь к реализации транспортно-промышленных проектов стратегической значимости государства Содружества, а также страны Южной, Юго-Восточной и Юго-Западной Азии, создавая единое не просто транспортное, а транспортно-производственное пространство.

Особенно эффективно проявляет себя при осуществлении масштабных инновационных проектов принцип частно-государственного партнерства. Один из таких крупномасштабных проектов будущего «Международный морской канал «Евразия». Предлагаемый проект соединяет бассейны Каспийского, Азовского и Черного морей. Его трасса пройдет по территории Юга России с учетом благоприятных географических условий Кумо-Манычской впадины и использованием существующего Манычского водного пути. На этапе проработки концепцию проекта поддержали заинтересованные регионы Южного федерального округа.

Все перечисленные проекты, подходы разрабатывались нарастающим итогом большой группой ведущих научных организаций РАН, отраслевых институтов, обсуждались на ряде форумах, в том числе Петербургском и Байкальском.

В настоящее время перспективы развития российского транспорта целесообразно рассматривать в контексте национальной безопасности, исходя из стратегических задач, определенных Госсоветом РФ в Транспортной стратегии России до 2020 г. В ней основными инфраструктурными проектами определены Северо-Сибирская железнодорожная магистраль и железнодорожная магистраль на Камчатку. Параллельно сформирована Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России в 2010–2015 гг.», которая предусматривает создание высокотехнологичной транспортной системы с более высоким качеством транспортных услуг. Выполнению этой задачи послужат отдельные проекты, которые будут финансироваться совместно частными инвесторами, федеральным Центром и регионами. В их числе: проект развития железнодорожного транспорта до 2030 г., предусматривающий увеличение плотности железнодорожной сети на 23%, объема перевозок транзитных грузов более чем в 3 раза; строительство высококачественных федеральных дорог, а также реконструкция дорог, формирующих международные транспортные коридоры в европейской части по направлению Север-Юг, Центр-Урал и до Сибири и Дальнего Востока; реконструирование более двух с половиной тысяч автомагистралей; создание национальной опорной сети аэродромов; строительство и реконструкция портовых комплексов в Усть-Луге, Тамани и Мурманске; развитие Волго-Донского и Волго-Балтийского каналов. Эффективная транспортная система – это ключевой элемент инфраструктуры будущего экономического роста России.