

когда между КПСС и КПК, а также на государственном уровне между странами отношения были нормальными, мы могли исполнять указанную песню. Когда же началась полемика, мы увидели людей, готовых без разговоров выполнить заветы Мао. Какие уроки мы должны извлечь о событиях сорокалетней давности? Как подавать эти события подрастающему поколению? Кто ты, что ты, затерянный в памяти остров, — наша слава? Боль? Или — ошибка? К сожалению, о конечном исходе событий 1969 г. официально заявлено нигде не было. И нет никакой гарантии, что через некоторое время «окончательно решенный» пограничный вопрос может вдруг опять появиться.

**Г. П. ВЛАСОВ  
В. В. ВОРОНИНА**

## **ТРАНССИБИРСКИЕ МАГИСТРАЛИ: РЕАЛЬНОСТЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

Научные расчеты показывают, что геополитической осью называется совокупность стран, одновременно входящих в два полюса. Уже более четырех столетий геополитической осью мира являются последовательно Россия, СССР, СНГ, РФ, так как они одновременно входят в Европейский и Азиатский полюса.

Эффективность СНГ пока еще, к сожалению, низкая. В результате плохо координируемой деятельности стран содружества экономическое положение в этих странах существенно ухудшилось после распада СССР. Отсюда, основная тяжесть, связанная с выполнением функций геополитической оси легла на Российскую Федерацию.

Анализируя основные факторы, влияющие на величину экономического потенциала страны, установлено, что потенциал РФ сейчас в 10 раз меньше потенциала СССР. И поэтому эта геополитическая ось как бы «утончилась» в десять раз и в любой момент может разорваться в нескольких местах (*Лобов О.И., Хачатуров В.Р. Проект Восточный Российский Ход в XXI век // Независимая газета. 1999. 10 сент.*).

Существование гигантской евразийской державы, лежащей в одиннадцати часовых поясах и омываемой морями трех океанов немислимо без транспортных коридоров, являющихся, по сути, ее кровеносными сосудами. Развитие транспортных коридоров оставалось приоритетом для всех государственно-мыслящих руководителей в любой период нашей истории. Сегодняшнюю российскую модернизацию можно смело приравнять к созданию, развитию и совершенствованию ее инфраструктуры. Эта проблема носит ярко выраженный геополитический, геостратегический характер: освоение Полярного Урала, Западной и Восточной Сибири, Дальнего Востока, превращение России в крупнейшую в мире транзитную державу, многократное увеличение электрогенерации, все эти цели

недостижимы без создания скоростных трансконтинентальных транспортных коридоров.

Такие коридоры, стыкующиеся с международными транспортными коридорами европейской и азиатской транспортных сетей, позволят сохранить и укрепить единое политическое, экономическое и оборонное пространство России, решить целый комплекс государственных задач, усилив позиции страны как транспортного моста между Европой, Азией и Америкой. Только такой подход дает возможность добиться концентрации и экономии ресурсов за счет сооружения объектов многоцелевого назначения, стимулировать комплексное освоение перспективных сырьевых баз, способствовать выравниванию социально-экономического развития регионов.

Безусловно, главным и наиболее прорывным для своего времени свершением в этом направлении стало строительство мирового гиганта — Транссиба. Транссибирская магистраль — мощная двухпутная электрифицированная железнодорожная линия протяженностью около 10 тыс. км, оборудованная современными средствами информатизации и связи. Она является самой протяженной в мире железной дорогой, естественным продолжением общеевропейского транспортного коридора № 2. Магистраль проходит по территории 20 субъектов Российской Федерации и 5 федеральных округов. На Транссибе расположено 87 городов с населением от 300 тыс. до 15 млн чел. 14 городов, через которые проходит Транссибирская магистраль, являются центрами субъектов Российской Федерации. Эти богатые природными ресурсами регионы располагают значительным экспортным и импортным потенциалом.

В регионах, обслуживаемых магистралью, добывается более 65% производимого в России угля, осуществляется почти 20% нефтепереработки и 25% выпуска деловой древесины. Здесь сосредоточено более 80% промышленного потенциала страны и основных природных ресурсов, включая нефть, газ, уголь, лес, руды черных и цветных металлов и др. (Сорокин Н. *Магистрالی прорыва* // [www.nasledie.ru](http://www.nasledie.ru)). На востоке Транссиб обеспечивает выход на сеть железных дорог Северной Кореи, Китая и Монголии, а на западе, через российские порты и погранпереходы с бывшими республиками Советского Союза — в европейские страны.

Непосредственно к Транссибу примыкает Байкало-Амурская магистраль, самая громкая советская стройка последней трети прошлого века. Длина пути — 4 234 км, который проходит севернее трассы Транссибирской магистрали, отходя от нее в Тайшете, пересекает Ангару в Братске, пересекает Лену, проходит через Северобайкальск, огибая озеро Байкал, затем проходит через Тынду, пересекает Амур в Комсомольске-на-Амуре и заканчивается на берегу Тихого океана в Советской Гавани. Ответвления на Нерюнгри-Алдан-Томмот и законсервированная стройка Улак-Эльга, ведущая на крупнейшее в мире Эльгинское угольное месторождение. Трасса дороги пересекает 11 крупных рек, семь горных

хребтов. На трассе дороги пробито восемь тоннелей, среди них самый большой в России — Северомуйский тоннель.

Построено 4200 мостов и других искусственных сооружений, 11 тоннелей общей протяженностью более 30 км (пять сухопутных перевальных и шесть двухпутных мысовых). Крупнейшие тоннели — Байкальский, протяженностью 6,7 км и Северо-Муйский, длина которого 15,3 км. Последний строился более 25 лет и получил за эти годы много нелестных оценок, как, впрочем, и магистраль в целом. Магистраль проходит более чем через 200 железнодорожных станций и разъездов, более 60 городов и поселков.

Основное строительство было завершено в 1984 г. Темп сооружения Байкало-Амурской магистрали составлял 900 метров в день.

Стоило все это удовольствие не дешево. Строительство, в котором участвовало, по разным данным, от 150 до 500 тыс. чел., обошлось без учета упущенной выгоды в 17,7 млрд р. (в ценах января 1991 г.). Что касается отдачи от БАМа, то и сегодня планируемая когда-то рентабельность магистрали не достигнута. Речи о прямых убытках нет, поскольку все дороги акционерного общества работают на единый котел. Но, по некоторым оценкам, они могут составлять до 100 млн долларов в год. Главная причина в том, что проектная мощность БАМа — 27 млн т грузов в год, а перевозится гораздо меньше. В 2003 г. — 8 млн т. Сегодня интенсивность движения на дороге приближается к 50% от запланируемой. В общем, экономические планы пока не реализовались (*Власов Г.П. БАМ: Опыт, уроки (1970–1990). Исторический аспект. Иркутск, 1998. С. 15*). Площадь территории с богатейшими сырьевыми ресурсами, непосредственно прилегающая к БАМу и предлагаемая к освоению, более 1,5 млн км<sup>2</sup>.

Освоение этого региона позволит развить его производственную и социальную инфраструктуру, создать основу для дальнейшего движения процесса освоения на север, параллельно трассе БАМ от Енисея до Тихого Океана.

Следует отметить, что освоение этой территории — труднейшая социально-экономическая задача из-за слабой развитости промышленной и социальной инфраструктур, малозаселенности и суровых на большей части региона климатических условий. Освоение региона шло в основном в южной его части достаточно медленно и очаговым методом, т.е. шло освоение локальных мест в непосредственной близости к местам расположения месторождений полезных ископаемых. Проведение трассы БАМа (также в южных областях региона) севернее существовавшей трассы Транссиба могло способствовать ускоренному площадному освоению южных регионов Восточной Сибири от Енисея до Тихого океана. Однако этого, к сожалению, не произошло. Начиная с 1994 г., по существу, прекратились работы по строительству и обустройству самой трассы БАМа, и тем более работы по освоению территории, прилегающей к трассе. Ситуация в этой зоне сложилась катастрофическая: сформировавшиеся

различные производственные мощности рассыпаются, построенные элементы производственной и социальной инфраструктур разрушаются; возникает большая безработица, квалифицированные кадры разъезжаются. Колоссальный задел, осуществленный всей страной путем огромных капиталовложений и трудовых затрат, разрушается, не выполнив своей жизненно предопределенной задачи — стать основой для освоения огромной территории на востоке страны, передав эстафету процессу дальнейшего освоения Восточной Сибири. Тем самым была нарушена сложившаяся столетиями и проверенная жизнью практика развития производительных сил нашей страны. Практика, никогда нас не подводившая, всегда способствовавшая укреплению могущества и увеличению богатства страны, обеспечивавшего ей ведущее место в ряду супердержав мира.

Транспортное освоение главного евразийского транспортного коридора «ТрансСиб-БАМ» (ТСБ) не должно ограничиваться только железной дорогой. ТСБ будет работать эффективно и полнокровно только тогда, когда ему помогут морские и речные порты (Ванино, Осетрово, Комсомольск-на-Амуре), когда параллельно трассе пройдет автомагистраль и будут построены подъездные пути к месторождениям полезных ископаемых, лесным массивам, когда заработают десятки аэропортов местных воздушных линий и крупные международные аэропорты. Речь должна идти о развитии всего транспортного комплекса, включающего все виды современного транспорта.

Комплексное развитие зоны БАМа предполагает также второй выход железнодорожной трассы к Тихому океану, поскольку растущая торговля стран АТЭС с Европой открывает серьезные возможности использования БАМа как самого короткого и надежного транспортного пути между этими мировыми центрами. Важным представляется и расширение собственной торговли с АТЭС.

Хотелось бы подчеркнуть особую важность ТСБ, сделавшей реальностью актуальную идею создания трансконтинентальной железнодорожной линии протяженностью 15 тыс. км от Ирландии до Токио «Япония-Европа» из них свыше 10 тыс. км — по территории России, используя кратчайший путь по БАМу от Тайшета до Комсомольска-на-Амуре.

Новая транспортная железнодорожная межконтинентальная линия приведет к объединению четырех рынков: Европейского Союза, Восточной Европы, России и Японии. Таким образом, будут надежными кратчайшими путями воедино соединены экономические интересы этих регионов, включая Китай и всю континентальную часть Азиатско-Тихоокеанского Региона. Это, несомненно, станет мощным, но, при этом, совершенно мирным противодействием усиливающейся экономической, политической, финансовой и военной экспансии Соединенных Штатов.

Таким образом, научный анализ создания и совершенствования Евразийского транспортного коридора свидетельствует о возможности России усилить геополитическую ось мира.

Не случайно, научная общественность в этом плане предложила реализацию проекта «Восточный Российский Ход в XXI век». Эффективность этого проекта колоссальная. Был сделан анализ 12 вариантов развития этих территорий. Если подать на эту территорию, где сейчас живет 8 млн чел., примерно 45 млрд кубов газа, то она ежегодно будет давать 50 млрд дол. внутреннего валового продукта, причем выходя лишь на уровень нашей советской технологии промышленного освоения территорий. Если же мы захотим этот регион поднять на уровень, предположим, Канады, то, подав туда примерно 70 млрд кубов газа, можно получить 120 млрд дол. внутреннего валового продукта. То есть разница 70 млрд между использованием канадских и наших технологий. 70 млрд — это та самая разница в доходах, которая может привлечь инвесторов.

Этот проект должен быть взят на вооружение страной. Президент и правительство РФ должны обратиться к миру с предложением осваивать этот район площадью 4,0 млн км<sup>2</sup>; что составляет примерно половину Соединенных Штатов (или 0,4 Канады). При этом надо знать и помнить, что когда осваивалась Америка, то туда стал стекаться капитал всего мира. Американцы вывозили с XIX в. ежегодно по 100 тыс. африканцев для работ на своей территории. Рядом с нами густо населенный Китай, и мы не используем эту возможность. Мы не говорим об открытии наших границ. Необходимо приглашать специалистов и упорядочить их приток, привозить людей, которые нужны, оговаривая с ними их приезд взаимовыгодными условиями. Этот проект необходимо разрабатывать. Здесь надо строить наукограды. Здесь надо развивать промышленность. И развитие этой территории позволит дать работу всем странам СНГ и другим странам мира. Вся наша промышленность заработает. Здесь будут области приложения и капитала, и ресурсов, и технологии, и рабочей силы, и интеллекта. Этот проект будет способствовать экономическому росту не только в Российской Федерации, в странах СНГ, но и во всех странах, участвующих в проекте. Эти предложения даны в правительство РФ.

Укреплению геополитической оси мира будет способствовать также увеличение числа стран, входящих в геополитическую ось мира. В связи с этим вполне естественно рассмотреть следующее предложение, общая идея которого заключается в следующем. Необходимо создать единое экономическое пространство на территории государств, находящихся на «Оси Македонского» (их конкретный перечень может быть составлен с учетом современных условий). Союз этих государств может быть создан на принципах, на которых создан Европейский Союз (ЕС). Такой Союз, включающий в себя страны Средиземноморья, Юго-Восточной Европы, Ближнего и Среднего Востока до Пакистана включительно автоматически стал бы одним из элементов в структуре геополитической оси мира. В этом случае геополитической осью мира была бы совокупность государств стран СНГ и «Оси Македонского». Страны такой геополитической оси имеют исторически сложившееся тяготение друг к другу во всех

сферах цивилизованного развития: экономики, культуры, религии. Совокупность стран такой геополитической оси будет обладать огромным потенциалом, будет мощной основой стабильного двухполюсного мира и тем самым остановит процесс сползания мира к нестабильному однополюсному варианту развития.

**В.В. ВОРОНЦОВ**  
**Е.К. НУРПИИСОВА**

## **РАЗВИТИЕ АВИАЦИОННЫХ ВИДОВ СПОРТА В СИСТЕМЕ РОСТО (ДОСААФ) в 1991–2005 гг.**

В соответствии с указами Президента Российской Федерации № 1053 от 23.07.1993 г. и № 727 от 16.05.1996 г.; постановлениями Правительства Российской Федерации № 1042 от 11.10.1993 г. и № 809 от 26.10.2002 г.; распоряжением Правительства Российской Федерации № 410-р от 23.03.2001 г. на Российскую оборонную спортивно-техническую организацию были возложены государственные задачи в области авиационной подготовки граждан к военной службе, развития авиационных, технических и военно-прикладных видов спорта в стране.

В системе РОСТО на конец 2002 г. функционировало 91 авиационная спортивная организация, в которых занимались свыше 300 тыс. человек, ежегодно готовилось около 40 тыс. спортсменов-разрядников.

Авиационно-спортивные организации РОСТО (аэроклубы, АСК, АТСК) как правопреемник ДОСААФ представляли собой в 1991–2005 гг. единственную уникальную структуру в России, которая продолжала развивать и культивировать авиационные виды спорта: самолетный, парашютный, планерный, вертолетный, сверхлегкую авиацию (мотодельтапланы, дельтапланы, парaplаны), авиамодельный, ракетомодельный» (Информационный сборник Центрального совета РОСТО. 2001. № 9. С. 10).

Ежегодно в клубах, секциях, кружках организаций РОСТО занималось более 1,5 млн чел. С 1996 г. флаг Российской Федерации 945 раз поднимался в честь наших чемпионов мира и Европы. В том числе 178 раз в честь авиационных спортсменов, 91 раз в честь моделистов (Там же. С. 10–11).

В целом авиационный спорт РОСТО в рассматриваемые годы включал в себя: 101 базовый аэродром со всей структурой; 91 штатный и 55 внештатных авиационных и авиационно-спортивных клуба, из них два общероссийского значения (Центральный аэроклуб им. В.П. Чкалова г. Москва и Центральный планерный аэроклуб г. Орел); Калужское авиационное летно-техническое училище; Московский авиаремонтный завод; Шахтинский авиаремонтный завод.

Парк авиационной техники составлял 2 399 единиц, из них: Як-52 — 723, Ан-2 — 399, Ми-2 — 510, «Вильга-35» — 132, Як-55 — 93, Л-39 —