

его нежелание дробить структуру комплекса и продать контрольный пакет акций сторонним покупателям (*Смолянин И.Т. Сибирь глазами сибиряка. Рассказы о больших стройках. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2004. С. 127*).

Благодаря созданию концерна, Братский ЛПК в отличие от других предприятий подобного рода приватизировался с сохранением единства производства, что позволило избежать финансовой и производственной катастрофы, сопровождавшей приватизационные процессы на других предприятиях, например, на Усть-Илимском ЛПК.

Другое убийство хозяйственного руководителя, причиной которого была борьба за собственность, произошло в г. Усть-Илимске. Здесь в декабре 1996 г. на пороге своего дома был расстрелян заместитель генерального директора по акционированию и приватизации Усть-Илимского лесопромышленного комплекса А.В. Пуртов. Первой и, в конечном итоге, единственной причиной его гибели следственные органы назвали неприязненные отношения, между заказчиком убийства В. Дорошком и А. Пуртовым, сложившиеся из-за конфликта топ-менеджмента Усть-Илимского ЛПК и владельца ООО «Ксилема» (В. Дорошок) (*Солоненко С. Мэр на нарах // Пятница. 2009. 31 мая*).

Таким образом, большая часть ожиданий технократической элиты, касающихся приватизации государственной собственности, не оправдалась. Получить собственность оказалось значительно легче, чем впоследствии ее удержать.

**Г.П. ВЛАСОВ,
Л.Г. ВЛАСОВ**

ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ВОСТОЧНЫХ РАЙОНОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ИХ РОЛЬ В ФОРМИРОВАНИИ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЙ ОСИ МИРА

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 укреплять 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. *Магистрали прорыва. [Электронный ресурс]. — URL: [http:// www.nasledie.ru](http://www.nasledie.ru) (дата обращения: 07.09. 2011).*)

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, ответвляясь 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 Северомуйский, 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 м 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 дол. 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 (*Власов Г.П. БАМ: Опыт, уроки (1970–1990). Исторический аспект. Иркутск, 1998. С. 15*). В общем, экономические планы пока не реализовались.

Площадь территории с богатейшими сырьевыми ресурсами, непосредственно прилегающая к БАМу и предлагаемая к освоению, более 1,5 млн км². 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. На-

чиная 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; возникла большая безработица, квалифицированные кадры разъезжаются.

Колоссальный задел, осуществленный всей страной путем огромных капиталовложений и трудозатрат, 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.

С этих точек зрения замыкание трассы БАМа на портах Ванино и Советская Гавань не имеет никакого смысла: северная часть Татарского пролива мелководна и трудна для судоходства, а южная часть связана с Охотским морем только через пролив Лаперуза. Гораздо перспективнее продолжение ветки Беркакит — Якутск в горнопромышленные районы северо-восточной Якутии и Магаданской области с выходом к Охотскому морю у Магадана. Реализация этого варианта весьма затратна, но наиболее выгодна уже в среднесрочной, на 10–15 лет, перспективе.

Заслуживают внимания также планы строительства трассы на восток от г. Нерюнгри с выходом к морю в районе Охотска или немного южнее.

В данном случае могут быть задействованы месторождения Токкийского угленосного района (20 млрд т) и Сутамское железорудное месторождение (2 млрд т) легкообогатимых кварцитов.

Тем не менее, любой из вариантов «российского восточного прохода», сопряженный с формированием на берегах Тихого океана комплекса современных морских портов делает зону БАМа исключительно привлекательной для инвестиций, в том числе иностранных, поскольку дает мощный импульс развития странам 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.

Существуют все возможности для строительства железной дороги до мыса Лазарева и прокладки тоннеля протяженностью менее 7 км под проливом Невельского на Сахалин, реконструкции Сахалинской узкоколейной дороги до мыса Крильон и дальнейшего установления прямого сообщения острова Сахалин с островом Хоккайдо тоннелем или мостом протяженностью около 40 км. В последнее время значительно возрос интерес к возобновлению строительства тоннеля на Сахалин (22 марта 1999 г. в Хабаровске в секретном железнодорожном хранилище на севере Хабаровского края обнаружен архив двух спецобъектов ГУЛАГА — строек № 500 и 506 — материалы изысканий, проектная и исполнительная документация строительства железнодорожного тоннеля, который должен был соединить материк и остров Сахалин). Действующая паромная переправа Ванино-Холмск не справляется с перевозкой грузов. Кроме того, все острова Японии уже связаны между собой железнодорожными линиями, включая остров Хоккайдо, находящийся всего в 19 км от Сахалина. Таким образом, технически вполне реально создание Трансконтинентальной железнодорожной линии протяженностью 15 тыс. км — Токио — Сахалин — Комсомольск — БАМ — Транссиб — Москва — Минск — Варшава — Берлин — Лондон.

Международные транспортные коридоры России приведут 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 м³ 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 м³ 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 км²; 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 густонаселенный 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.

Дальневосточное направление по праву считается одним из самых проблемных как в экономическом, так и в геополитическом смысле. В первую очередь потому, что здесь сталкиваются центры силы четырех государств: России, США, Японии и Китая. Наиболее распространенной в геополитическом анализе можно назвать трактовку нарастающего экономического противостояния в регионе. Для американцев экономическое сотрудничество с Японией всегда было на одном из первых мест, но сейчас стратегические контуры резко меняются: по последним данным в торгово-экономическом сотрудничестве Япония все больше начинает тяготеть к Китаю, а товарооборот между этими странами превышает их товарооборот с США. Таким образом, Китай все больше выдвигается на позиции лидера в регионе.

Сибирь и Дальний Восток являются «ресурсной частью» России, со времен СССР здесь сложилась парадигма «однородного» восприятия регионов как примерно равных, что повлекло за собой как следствие разделение на «развивающиеся» и «депрессивные» регионы. В результате, для позитивных сдвигов в экономике этих регионов необходимо пересмотреть саму геополитическую позицию РФ на данных территориях в сторону дифференцированности подходов.

По оценкам Центра проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования, например, дифференциация по географическому принципу налогообложения могла бы увеличить темпы регионального развития Сибири и Дальнего Востока по отношению к общероссийским на 10–15%. На сегодня же в результате отсутствия программного подхода со стороны РФ и отсутствия должного экономического контроля прогрессирует экспансия с соседних территорий, подкрепляемая геополитическими причинами.

Наибольшую угрозу для России сейчас представляет Китай по двум причинам: как потенциальный источник «атлантизма», так и как перенаселенная территория, стремящаяся на «пустое пространство» РФ в результате известного фактора геополитического давления. Учитывая численный состав и количество «китайских диаспор» в странах АТР можно говорить о формировании «потенциальной империи» в рамках китайской экспансии. Ресурсные интересы Китая в пределах РФ также достаточно серьезны, но не стоит недооценивать сближение Китая с Казахстаном и странами Каспийского региона. О претензиях Японии говорить излишне — они известны. Большую трудность составляет позиция США — как промежуточного игрока, пытающегося не попасть в ресурсно-экономическую зависимость и одновременно не допустить сближения России, Китая и Японии друг с другом, что снижает вероятность масштабных вложений в Россию со стороны американцев.

Все это отражается на транспортной системе региона, являющейся связующим звеном между региональными экономиками. Проблемы в транспортной отрасли вызваны не экономическими, а системными причинами: изменением структуры грузоперевозок и направлений перемещения грузов. Более того, стагнация в развитии транспортной инфраструктуры приводит к экономическому спаду в регионах (пример — регионы БАМа).

Стратегическими направлениями развития транспортной инф-структуры региона избраны: возрождение Северного морского пути; строительство железной дороги от Якутска до БАМа и интенсификация транзитных контейнерных перевозок. Обсуждаются достоинства и недостатки других проектов, учитывающих не только экономические, но и стратегические интересы РФ: установление прямого сообщения с Сахалином, установление сообщения между Транссибом и СМП по внут-

ренним водным путям, транзитный мост Москва-Токио, «Транскорейская магистраль» и китайское направление. Однако в этих транспортных проектах может скрываться и потенциальная угроза. Уже сейчас Япония и Китай конкурируют между собой в российских трубопроводных проектах. Другие виды транспорта пока представляют для Китая и Японии меньшее стратегическое значение, но с развитием системы перевозок по Транссибу и БАМу, повышением доступности «северных территорий» восточные соседи будут проводить весьма агрессивную политику по захвату транспортных рынков.

В итоге по различным направлениям РФ необходимо наращивать экономическое присутствие. В этом процессе ОАО «РЖД» призвано сыграть ведущую роль. Более того, ОАО «РЖД» уже реализует масштабные транспортные проекты именно в рамках трех основных геополитических осей. На этих направлениях транспортной политики контроль со стороны железнодорожников различен, равно как и экономическая потребность регионов. Если по направлениям на Балтию, Европу, Сев. Кавказ инфраструктура по большей части сформирована и требуется ее опережающее развитие, то направление Дальнего Востока традиционно считается проблемным по многим показателям. Для усиления российских позиций на Дальнем Востоке необходимо, по примеру ОАО «Газпром», наращивать геополитическое влияние в транспортной сфере. В результате такой предлагаемой политики подходы к реинтеграции восточных районов могут получить следующий вид:

Транспортно ориентированный вызов рассматривает Сибирь узко функционально, как участок суши, удобный для создания «транспортного моста» по северо-восточному ребру геостратегического треугольника XXI в.: Европа-страны НАФТА-АТР. В числе основных элементов этой стратегии:

- реконструкция Транссиба с параллельным завершением строительства Севсиба как продолжения БАМа на запад;
- «глобализация» Транссиба, его «открытие» на северо-восток и юго-восток посредством строительства Трансконтинентальной полимагистрали через Берингов пролив и сухопутной ветки через пролив Невельского на Сахалин и далее в Японию;
- создание прямого выхода из Якутии в Центральный Китай через АЯМ.

Ресурсно ориентированный вызов рассматривает Сибирь как кладовую природных ресурсов, подлежащих индустриальному освоению с относительно меньшими затратами, ограниченными строительством от существующих широтных магистралей меридиональных ответвлений, ведущих к крупным месторождениям полезных ископаемых. Эта стратегия еще с советских лет реализуется в зоне хозяйственного освоения БАМа. Одна из основных проблем заключается в размещении и оптими-

зации соотношения между базами пионерного освоения на юге региона и ограниченными по числу жителей и узкоспециализированными постоянными и временными поселениями на севере.

Социально ориентированный вызов ставит целью широкое освоение и заселение Сибири в новых социально-экономических и политических условиях. Отдельные элементы этой стратегии были реализованы в советское время, но еще в 1980-е гг. она была подвергнута резкой критике за расточительство материальных и человеческих ресурсов. В любом случае освоение должно опираться на разумную систему расселения, в основе которой должна лежать опорная железнодорожная транспортная решетка. Речь идет о возможном строительстве в дополнение к Транссибу и построенному Севсибу широтной Полярной магистрали и меридиональных соединительных линий, в своей совокупности образующих сеть, в узлах которой размещаются опорные населенные пункты.

Нельзя сказать, чтобы работа железнодорожников велась в отрыве от государственной политики. Указанные нами проблемы развития и усиления геополитической роли железнодорожного транспорта в комплексном виде ставятся и в Транспортной стратегии Российской Федерации, основные проблемы которой в разрезе национальной безопасности можно представить следующим образом:

Необходим резкий рост спроса на внутривнутрироссийском рынке, усиление взаимосвязанности Европейской и Азиатской частей страны. За годы рыночных реформ были значительно ослаблены межрегиональные экономические связи и произошла частичная переориентация региональных экономик на дальнейшее зарубежье (как по ввозу, так и по вывозу). Наиболее выраженным это ослабление стало для регионов Дальнего Востока, где очень слабой стала роль как отношений между субъектами Федерации ДВФО, так и всего округа с западными регионами России. Прогнозные расчеты на 2010 и 2020 гг. показали, что достижение задач удвоения ВВП возможно лишь при опережающем росте внутреннего спроса и высоких темпах развития межокружных связей.

В период до 2020 г. потребуется осуществить значительные изменения в транспортном комплексе, и прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке. Участие государства при этом является обязательным и как гаранта инвестиций, и как организатора реализации крупных транспортных проектов, направляющих эти проекты в русло достижения стратегических преимуществ России в своем сегменте на мировом рынке в XXI в.

Необходимо на государственном уровне озаботиться созданием Концепции постепенного транспортного освоения (на новом этапе) Северо-востока Европейской и Азиатской частей страны, которые в настоящее время отличаются слабой транспортной освоенностью и низким уровнем резервов пропускной способности отдельных видов транспорта. Сохранение такого положения уже в настоящее время вызывает серьезную

озабоченность в Сибирском и Дальневосточном ФО по сохранению в неприкосновенности границ России и препятствию формирования там других этносов. Это особо важно в условиях возрастающего интереса к нашим ресурсам и жизненному пространству со стороны быстро и уверенно развивающегося Китая.

Наилучшим и наиболее экономичным вариантом решения проблемы безопасности на этом участке российской территории является создание «мирного пояса безопасности», основу которого должно составить постоянно живущее и работающее здесь население. Транспортная доступность основных промышленных и культурных центров при этом является обязательным, абсолютно необходимым условием.

К 2020 г. сохранится значительная роль внешнеэкономических связей (прежде всего экспорта) в формировании нагрузки на транспортную сеть страны. Прежде всего, это обусловлено укреплением и расширением восточного вектора этих связей. Развитие производительных сил Азиатской части страны, в первую очередь их ресурсной составляющей, будет невозможным без создания здесь условий жизни, по крайней мере, не ниже, чем в Европейской части страны, что существенно зависит как от доходов населения, так и от развития до требуемого уровня транспорта.

Сохранение Россией достойного места на рынках углеводородного сырья невозможно без диверсификации направлений поставок нефти и газа, создания альтернативных существующим выходам нефти и газа в Северную Европу и страны Центральной Европы; обеспечения транзита и импорта в Россию природного газа из стран Центральной Азии (Туркмения, Узбекистан).

Достижение требуемых темпов роста экономики страны связано с увеличением поставок в Европейскую часть страны значительных объемов угля. В связи с возможными мерами по замещению газа в топливном балансе ТЭС Европейской части России углем, ростом его экспорта и отсутствием здесь реальных возможностей увеличения добычи угля в действующих бассейнах потребность в повышении провозной способности железных дорог в западном направлении составит 20–30 млн т в год к 2010 г. и 70–90 млн т в год к 2025 г.

Ориентация на другие источники (в существенных объемах), как-то, Казахстан, Польша, ЮАР и др. могут серьезным образом подорвать решение задач обеспечения энергетической безопасности Европейской части страны. Поэтому существенно повысятся нагрузки на Транссибирскую магистраль, которая пока является единственным связующим звеном Запада и Востока России.

Резерв этой магистрали, даже с учетом намеченной и уже осуществляемой реконструкции, к 2010 г. будет исчерпан. В дальнейшем Россия будет вынуждена использовать участки железных дорог, проходящих

по территории суверенного Казахстана, предсказать действия которого не всегда возможно. Строительство третьего пути (вдоль Транссиба), от Иркутска до Омска, не решает задач укрепления национальной безопасности.

Рост экспорта российского сырья на мировые рынки требует существенного увеличения мощностей в морских портах. Особое внимание следует уделить ускоренному созданию мощностей в портах, имеющих независимые выходы в мировой океан, — порты на Баренцевом, Карском и Японском морях.

Это не означает ослабления внимания к портам на Балтике и Черном морях, где потенциальными ограничителями неподконтрольного выхода отечественного флота в Мировой океан являются морские проливы. Наоборот, эффективность деятельности российского флота существенно повысится, если у третьих стран, контролирующих выходы из Черного и Балтийского морей, не будет монопольных преимуществ.

Для «перехвата» контейнерного потока с китайских и ТРАСЕ-Ковских направлений потребуется как можно скорее решить организационные вопросы разработки единой и «справедливой» тарифной политики на отдельных участках и «плечах» Транссибирского коридора. Вне конкуренции с любыми другими вариантами сухопутного контейнерного моста «Азия-Европа» выступает вариант соединения Транссиба с Транско-рейской магистралью, что зависит от решения политических проблем в этом регионе.

К первоочередным задачам, связанным с обеспечением к 2025 г. внутренних транспортно-экономических связей, следует отнести завершение сооружения Севсиба (Ивдель-Сургут, Нижневартовск-Белый Яр-Лесосибирск-Усть-Илимск). Без этой магистрали трудно совместить задачи организации надежного снабжения Урала и Европейской части страны за счет месторождений Сибири и организации контейнерного моста «Азия-Европа», способного перевозить 1 млн контейнеров (в 20-футовом эквиваленте).

Реализация проекта Севсиба позволяет в существенно большей степени загрузить БАМ, направив по нему часть контейнерного потока из стран АТР, в первую очередь из Японии. Открытые месторождения крайне необходимых стране ресурсов вдоль трассы БАМ и будущего Севсиба станут экономически эффективными к разработке в случае создания Северо-Российской Евразийской магистрали как нового пояса экономического освоения и, одновременно, пояса оборонного значения в его «мирном» варианте. Эта магистраль существенно снимает проблемы обеспечения перегруппировок войск и снабжения крупных контингентов армии как в мирный, так и в другие периоды.

Создание Севсиба является необходимым условием для формирования в Азиатской части страны опорной транспортной сети, позволяю-

щей решать как экономические, социальные, так и оборонные задачи с минимальными затратами и мирными средствами.

Северный морской путь является не столько конкурентом для сухопутных коридоров, сколько их дополнением. Этому в значительной (если не в решающей) степени будет способствовать восстановление «дореформенного» значения сибирских рек — как «связующих звеньев» между южным экономически освоенным поясом (вдоль Транссиба) и СМП. В первую очередь это реки Обь, Енисей и Лена.

Создание новых поколений транспортных средств (судов типа «река-море», экранопланов и т.п.) обеспечит технический аспект решения проблем выхода части грузоемкой продукции глубинных сибирских территорий на мировые рынки через СМП. Участие в проектах создания надежного транспортного комплекса в Арктике высказывают и крупные национальные компании, например, «Норильский Никель», Газпром и др.

Новые транспортные средства, в создании которых у России пока еще нет конкурентов, обеспечат ей господство в Арктике, шельф которой обладает колоссальными потенциальными ресурсами углеводородного сырья. Притязания на владение этим шельфом России еще предстоит доказать, что делать существенно легче в условиях военного превосходства на данной территории и акватории.

Следует обратить особое внимание на необходимость ускорения работ по обоснованию границ территориальных вод России в пределах Северного Ледовитого океана и осуществить организационные и технологические мероприятия по закреплению за будущей высокоширотной трассой Арктического коридора статуса национальной транспортной магистрали России, а за Россией — права на шельф как продолжения материковой части (особенно в районах хребтов Ломоносова и Менделеева).

Последнее заставляет еще раз обратить внимание специалистов оборонного комплекса на такие перспективные бухты на побережье Северного Ледовитого Океана, как бухта Индига и бухта Ефремова (к югу от Диксона), где глубины (до 20 м) позволяют создать не только глубоководные морские торговые порты круглогодичного действия, но и одновременно военно-морские базы. Активизация СМП как торговой магистрали (в том числе и транзитной) снимет проблему сохранения нашего атомного ледокольного флота.

В целях обеспечения независимых выходов на внешние рынки потребуются реализация нескольких крупных проектов по развитию сети магистральных нефтепроводов и мощностей терминалов черноморских портов, созданию нового выхода нефти в страны Северной Европы (трубопровод Уса-Мурманск, Приморск-Мурманск), а для выхода в страны АТР — продлить транссибирский нефтепровод до Находки, создать развитую трубопроводную сеть на Востоке России с выходами в Корею, Китай и Японию.

Эффективная работа опорной транспортной сети требует ее «стыковки» с формированием региональных транспортных сетей и соответствующих региональных центров приема, переработки и отправления грузов. Нельзя допустить, чтобы экономика «транзитных регионов» была поставлена в зависимость от потребностей собственно перевозочного процесса и коммерческих интересов транспортных структур. Чрезвычайные ситуации с топливоснабжением сибирских и дальневосточных городов могут повторяться, если не будет согласованности в работе транспорта на местном, федеральном и хозяйственном уровне.

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.

Ю.А. ДЁМИН

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ВЫБОР МОЛОДЕЖИ И РЫНОК ТРУДА

Молодежь, насчитывающая на конец 2009 г. более 33 млн чел. (в возрасте 15–29 лет), а в пределах Иркутской области 624 тыс. чел. (*Молодежь в России. 2010: стат. сб. / ЮНИСЕФ, Росстат. М.: ИИЦ «Статистика России», 2010. С. 9, 12*), является важнейшим трудовым ресурсом и субъектом воспроизводства социально-экономических отношений, что и вызывает повышенный интерес к проблеме ее профессионального выбора, и соответствия этого выбора реальным требованиям рынка труда. Процесс выбора профессии и получения образования является чрезвычайно важным не только для самого индивида, но и для общества