

JEL classification: F52, N40, N70, O18
УДК 338.47:327(100)
DOI 10.17150/2308-2488.2021.22(1).142-162

А.В. Шалак

*Байкальский государственный университет,
г. Иркутск, Российская Федерация*

РОЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: НЕВЫУЧЕННЫЕ УРОКИ ИСТОРИИ

Аннотация. В статье исследуется исторический опыт и значение транспортных коммуникаций в вопросах контроля над экономическим пространством и обеспечения безопасности государства. В качестве методологической основы проведенного исследования использован историко-геополитический подход. Целью данной статьи является иллюстрация на наиболее знаковых исторических примерах роли транспортных коммуникаций в стягивании российского пространства, обеспечении его мобильности. На основе проведенного анализа сформулированы следующие выводы. Растянутые коммуникации и низкая плотность населения ослабляют конкурентные возможности российского государства. Современная стратегия в области развития железнодорожного транспорта должна ориентироваться на строительство скоростных железных дорог, способных стать локомотивом экономики и новейших технологий. Значение водных коммуникаций обусловлено их дешевизной и самой большой в мире протяженностью рек и морских границ. Стратегическим приоритетом в освоении воздушных коммуникация должно стать развитие малой авиации, практически прекратившей существование в постсоветский период. Малая авиация способна обеспечить мобильность трудовых ресурсов и доступ к социальной инфраструктуре в малонаселенных районах Европейской России, Сибири и Дальнего Востока. В статье отмечается резкое снижение темпов строительства шоссейных дорог,

особенно регионального уровня. Основными причинами низких темпов строительства транспортных коммуникаций в современный период являются отсутствие политической воли и продуманной стратегии их развития. На основе сравнительного анализа и исторического опыта в статье подчеркивается значение и роль стратегического планирования и государственных инвестиций в вопросах развития сети транспортных коммуникаций.

Ключевые слова. Транспортные коммуникации, стратегия развития, исторический опыт.

Информация о статье. Дата поступления 11 января 2021 г.; дата принятия к печати 18 февраля 2021 г.; дата онлайн-размещения 3 марта 2021 г.

A.V. Shalak

*Baikal State University
Irkutsk, the Russian Federation*

THE ROLE OF TRANSPORT COMMUNICATIONS IN ENSURING POLITICAL AND ECONOMIC SECURITY: THE UNLEARNED LESSONS OF HISTORY

Abstract. The article focuses on historical experience and the importance of transport communications in controlling the economic space and ensuring security of the state. The historical-and-geopolitical approach was used as the methodological framework of the present research. The purpose of the text is to illustrate with milestone historical examples the role of transport communications in binding the Russian space as well as in securing its mobility. The conducted analysis resulted in several meaningful conclusions. The stretched-out communications and low population density undermine the competitive opportunities of the Russian state. The modern strategy of railway development should be aimed at construction of high-speed rail networks, which would enable economic development and promote innovative technologies. The significance of water communications is attributed to their low cost and the world biggest length of rivers and maritime boundaries. The growth of small aircraft fleet,

which practically ceased to exist in the post-Soviet period, should become the strategic priority in air communications development. Small aircraft is able to ensure the labor force mobility and provide the access to social infrastructure in sparsely populated areas of European Russia, Siberia and the Far East. The article emphasizes the sharp decline in rate of highways construction, particularly the ones of regional level. The main reasons for slow progress in construction of transport communications in the modern time are lack of political will as well as absence of sound strategy for their development. Based on comparative analysis and historical experience, the article stresses the role and importance of strategic planning and government investment for development of transport communication networks.

Keywords. Transport communications, development strategy, historical experience.

Article info. Received January 11, 2021; accepted February 18, 2021; available online March 3, 2021.

Французский геополитик Жан Готтман в работе «Политика государств и их география» (1952), утверждал, что великими являются не те государства, которые имеют обширные пространства, а те, которые контролируют коммуникации. Контроль над коммуникациями обеспечивает контроль за движением людей, армий, товаров, капиталов, инвестиций, развитые коммуникации уплотняют пространство и обеспечивают его мобильность. Поэтому центральным понятием геополитики, считал он, должно стать понятие коммуникации.

Значение обширного пространства, вряд ли стоит однозначно игнорировать, но и связывать его важность только с размерами и ресурсами было бы глубоко ошибочным. Когда большое пространство не связано тканью транспортных коммуникаций, его сложно контролировать. Поэтому аксиомой государственной стратегии должно являться развитие внутренних коммуникаций. Вне этого невозможен внутренний рынок,

пространство замораживается. В результате торгового и экономического проникновения со стороны динамично развивающихся государств власть утрачивает не только контроль за экономическим пространством, но и полноценный суверенитет.

Транспортные коммуникации никогда не выстраиваются «невидимой рукой рынка». За этим стоит рациональная деятельность государства по проектированию коммуникационной ткани и политическая воля, реализующая данные стратегические проекты. Значение коммуникаций для развития экономики, торговли, безопасности осознавали задолго до их масштабного строительства. Еще М.В. Ломоносов в трактате «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного прохода Сибирским океаном в Восточную Индию» развивал идеи о том, что расширение государством своего пространства зависит не только от стабильности и военной мощи, но и от наличия коммуникаций, позволяющих вести выгодную торговлю с другими народами [1, с. 325–327, 432].

Целью данной статьи является иллюстрация на отдельных примерах российской и советской империи роли коммуникаций в обеспечении безопасности страны. Возможно примеры эти не новы, но они наиболее показательны для интерпретации роли транспортных проектов с точки зрения обеспечения безопасности и защиты экономического пространства.

Начнем с логики железнодорожного строительства. Уже в начале XIX в. Российская империя испытывала давление огромного пространства, которое еще не изучено, а главное, не стянуто в нечто целое. Особенно это касалось такой территории, как например, Аляска, оторванной от материковой части, не освоенной ни экономически, ни культурно, ни демографически. Впрочем, положение с остальной зауральской территорией было не многим лучше.

Россия и дальше могла бы оставаться в таком положении с вполне предсказуемыми последствиями, если бы не энергичная деятельность императора Николая I. Первая российская железная дорога связала Санкт-Петербург с Царским Селом. Она заработала в октябре 1837 г. Ее протяженность была всего 30 км и поезд по ней мог разгоняться до 60 км в час., что было настоящим техническим чудом. Тогда строительство железных дорог только разворачивалось, и построенный путь по протяженности был на шестом месте в мире. Локомотивы закупались в Англии и Бельгии. В 1842 г. последовал Указ о строительстве железной дороги между Москвой и Петербургом. Завершилось строительство этой уникальной коммуникации в 1851 г. Ее протяженность составила 645 км. Строили дорогу 8 лет и обошлась она казне примерно в треть годового бюджета. Если бы к середине XIX в. удалось проложить железную дорогу до Севастополя, Россия никогда бы не проиграла Крымскую войну.

При Александре III (1845–1894) началось строительство Транссиба. Уже в 1903 г. отправился поезд по маршруту Санкт-Петербург – Москва – Владивосток. Впервые Россия оказалась связанной транспортной коммуникацией, позволяющей перебрасывать значительные объемы грузов и товаров, от океана до океана. При этом пассажирские тарифы российских железных дорог являлись в 2–5 раз ниже, чем в европейских странах. Льготные тарифы устанавливались также и для перевозки многих грузов [2, с. 403]. Государство таким образом стимулировало движение трудовых ресурсов, развитие торговли. Все это способствовало наращиванию мобильности Российской империи.

Значение железнодорожных коммуникаций для России очень хорошо понимал Сталин, поэтому транспортные коммуникации в годы его правления строились наиболее интенсивно. Связывание России железнодорожными магистралями, являющимися на

то время наиболее скоростными, делало ее чрезвычайно устойчивой к своему пространству. До революции двухколейное движение, обеспечивающее прохождение 10–12 пар поездов в сутки, удалось наладить только на участке Челябинск — Иркутск и Иркутск — ст. Карымская. От Карымской до Владивостока тянулась одноколейная полоса, способная пропускать около шести пар поездов. На протяжении половины своей длины эта траса шла на удалении нескольких десятков километров от границы. В апреле 1932 г., когда уже стала фактом оккупация Японией Маньчжурии, что влекло потерю КВЖД, было принято решение о строительстве БАМа (то есть прокладки пути севернее имеющегося). Одновременно началось строительство вторых путей и прокладка глубоких обходов там, где дорога проходила близко от границы.

Для обеспечения прямого сообщения с Монголией начинается строительство дороги Улан-Удэ — Наушки (Кяхта). Строительство дороги стартовало в 1937 г., а рабочее движение поездов открылось 15 января 1939 г. Ее исключительная роль была подтверждена конфликтом на р. Халхин-Гол. Причем все железные дороги, построенные в Монголии с помощью СССР, находились тогда в исключительной собственности Советского Союза [3, с. 41–44].

Одновременно начинается строительство Северо-Печорской железной дороги (от Котласа до Воркуты — 1 191 км), северный участок которой находился за полярным кругом [4, с. 62–67].

Благодаря развернутому строительству железных дорог удалось значительно улучшить связь западных районов с Сибирью и Дальним Востоком. Общая длина железных дорог СССР к началу 1941 г. составила 106 102 км, из них в предвоенный период было построено 35 850 км [5, с. 113].

Что в итоге? Именно это предвоенное строительство железнодорожных коммуникаций заложило фун-

дамент победы в годы Великой Отечественной войны. Только летом и осенью 1941 г. по железным дорогам СССР были вывезены из фронтовых зон в восточные районы 2,5 тыс. предприятий и 18 млн чел., а с востока на запад были доставлены 291 дивизия и 94 бригады. Успешная переброска соединений с тыловых районов на запад и молниеносная переброска советских войск летом 1945 г. на Дальний Восток являются лучшим свидетельством вклада строителей железнодорожных коммуникаций в обеспечение безопасности страны. К сожалению, после смерти Сталина многие стройки были заброшены. В развернувшейся внутриполитической борьбе, были утеряны не только геополитическое значение транспортных коммуникаций, но и в целом стратегическое видение будущего страны.

Интересно в связи с этим отметить, что нацистское руководство накануне войны также считало развитие системы дорог и подъездных путей основой контроля за расширяющимся «жизненным пространством». Среди любимых идей Гитлера было строительство железной дороги на Донбасс с шириной колеи в четыре метра, по которой должны были курсировать двухэтажные поезда со скоростью 200 км в час. Подразделения мобильных войск планировалось сосредоточивать на узловых пунктах главных магистралей, выполняющих роль опорных точек [6, с. 295].

Применительно к постсоветскому периоду отметим, что стратегическая инициатива в области строительства железнодорожных коммуникаций современной Россией утеряна давно и признаков ее возрождения не просматривается. Стягиванием евразийского пространства занимаются, но уже без участия России. В 2013 г. по инициативе Китая учрежден Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, который объединяет ныне десятки стран. Строительство железнодорожного «шелкового пути» должно пройти через страны Центральной Азии, Иран, Монголию. Когда это плотно

будет построено, то надежды на международный транзит по Транссибу будут окончательно утрачены. России будет уготовлена роль транспортного тупика.

В настоящее время грузооборот между Китаем, Южной Кореей и Японией, с одной стороны, и странами ЕС — с другой, достиг одного миллиарда тонн разнообразных грузов. Мощность российских транзитных путей составляет не более 85 млн т в год: 80 млн т — БАМ и Транссиб, еще около 5 млн т — Северный морской путь. В настоящее время более чем на 80 % эти пути заняты перевозкой российских грузов, поэтому ниша для транзита грузов через российские коммуникации составляет не более 15–20 млн т в год. Пока нет признаков увеличения российской доли в прокачке транзитных грузов в Евразии. На пути БАМа, который торжественно открыли в 1984 г., планировалось построить девять территориально-производственных комплексов. На сегодня состоялся только южно-якутский угольный комплекс. Была официально принята программа расселения бамовских поселков и за последние 10 лет уже исчезли 70 из них. Население столицы БАМА — Тынды за постсоветский период сократилось почти в два раза: с 65 тыс. до 35 тыс. чел. [7]. За первые 25 лет постсоветского периода в России построено всего 407,6 км железных дорог. Столько в СССР строили за один год.

Огромное значение для страны имели и имеют водные (речные и морские) коммуникации. Россия имеет выходы к трем океанам и морские границы в 38 тыс. км, что более чем в два раза превышает протяженность сухопутных. Развитие водных коммуникаций в сталинский период позволило связать между собой многие промышленные районы, ввести в оборот новые ресурсы, обеспечить мобильность вооруженных сил.

Знаковой стройкой в этом смысле является Беломорско-Балтийский канал, решение о строительстве

которого было принято в 1931 г. В Белом и Баренцевом морях в это время безраздельно доминировали англичане и норвежцы. Советская Россия не могла обеспечить полноценное существование своего военно-морского флота на Севере. Запас хода эсминцев не превышал 1 800 миль, и его не хватало, чтобы преодолеть 2 300 миль штормового моря до Архангельска. После строительства канала время доставки грузов из Ленинграда в Архангельск водным путем сократилось в пять раз (с 17 суток до 3,5), а водный путь в Белое море сократился почти на 4 000 км. При этом канал протяженностью 227 км, имеющий сложнейшие гидротехнические сооружения, был построен менее чем за два года.

Перебросив в Белое море подводные лодки, СССР сразу же поставил под контроль биологические ресурсы региона. Через Беломорско-Балтийский водный путь на Дальний Восток по Северному морскому пути были переброшены эскадренные миноносцы, сторожевые корабли, подводные лодки. Балтийский и Северный флоты, благодаря Беломорканалу, стали резервом друг для друга, поэтому Северный флот смог удержать Заполярье в годы Великой Отечественной войны, устоял Ленинград. Напомним, что только блокадный Ленинград нейтрализовал миллионную группировку гитлеровских войск. Какова была бы цена Победы, если бы эта группировка осенью 1942 г. действовала на Сталинградском направлении?

С постройкой канала северо-западный промышленный район получал безопасные выходы к портам Белого моря, Мурманскому побережью и через развитие Северного морского пути к Сибири, а также ко всем портам мира. Таким образом, прокладка канала стимулировала хозяйственное освоение Севера. После ввода в эксплуатацию Волго-Балтийского канала, Беломорско-Балтийский канал стал частью Единой глубоководной системы Европейской части России.

В настоящее время значение этой коммуникации актуализировано в связи с освоением Арктики. Канал модернизируется, наращивается его пропускная способность, поток грузов через него выросли многократно. При этом Беломорско-Балтийский канал с 1933 г. был и остается для России единственным контролируемым выходом в мировой океан.

Строительство Беломорско-Балтийского канала закладывало фундамент в реализацию проекта Северного морского пути (СМП). Это самая короткая дорога, соединяющая два океана, самый ближний выход в Европу и к западным провинциям Канады и США. Для перевозок, осуществляемых в 20 из 24 крупнейших морских портов мира, транспортировка через СМП даст значительную экономию времени и топлива. В частности, путь из Японии в Германию сокращается практически в два раза [8, с. 11]. Если тенденция к потеплению продлится ближайшие 20–30 лет, откроется путь к освоению минеральных ресурсов Севера, что может всколыхнуть жизнь северных территорий и во многих отраслях промышленности. Однако реализовать данный проект как национальный будет чрезвычайно сложно. Россия ратифицировала в 1997 г. Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г., тем самым потеряв суверенные права на 1,7 млн кв. км акватории Северного Ледовитого океана. (США эту конвенцию не подписывали.) До этого, в соответствии с Постановлением Президиума ЦИК от 15 апреля 1926 г. «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане», северные морские границы страны проходили от Кольского полуострова через Северный полюс до Берингова пролива [9, с. 242]. Чтобы частично восстановить свои права на полярные владения, России придется доказать, что подводные хребты Ломоносова и Менделеева имеют континентальное происхождение, связанное с территорией

России. Сделать это будет совсем непросто, поскольку такой подход оспаривают Дания и Канада.

Реанимировать речные и морские коммуникации без полноценного восстановления и обновления речного и морского торгового флотов, а также военно-морского флота будет невозможно. Чтобы осознать упущенные и откровенно погубленные возможности, связанные с освоением водных коммуникаций, приведем лишь несколько цифр. За период Великой Отечественной войны советский Военно-морской флот потерял 365 кораблей и судов. А только за период с 1991 по 1997 г. было списано, потоплено в базах и продано на металл — 629 боевых кораблей и судов российского флота [10, с. 105–106]. И самая главная потеря — утрата баз строительства, а соответственно и опыта строительства современных кораблей. Все это осталась на Украине, в Николаеве, где строились три поколения советских авианесущих кораблей. Супертанкеры и газовозы в России строятся, но между гигантскими плавающими бочками для нефти с газом и авианосцами, как вершиной военно-морского строительства, — дистанция огромного размера.

Радикально на сегодня сузились также возможности нашего речного флота. Ежегодный объем перевозимых грузов в 1980-е гг. составлял 500–600 млн т и 103 млн пассажиров, а в 2015 г. — 120 млн т грузов и 13,5 млн пассажиров. Как отмечалось на состоявшемся в августе 2016 г. в городе Волгограде заседании Государственного совета по развитию внутренних водных путей, только за последние 25 лет протяженность путей с гарантированными габаритами судового хода снизилась на 30 %, грузооборот водного транспорта уменьшился в 3,3 раза, а количество транспортных судов на внутренних водных путях страны сократилось вдвое [11]. В 1990 г. российский речной флот составлял 14 тыс. грузовых и 1,7 тыс. пассажирских судов. К 2016 г. пассажирских судов осталось 619. Новые суда не

строятся. При этом Россия имеет самую большую протяженность рек в мире — 101,3 тыс. км [12, с. 305–306]. Строительство искусственных межбассейновых соединений, речных портов, транспортного и технического флота, судостроительных и судоремонтных заводов в постсоветский период остановилось, что обусловило катастрофическое снижение роли речного транспорта в транспортной инфраструктуре страны.

Сухопутное пространство в современных условиях способны контролировать те государства, которые контролируют воздушное пространства. Воздушный флот уже в дореволюционной России считался элитным делом. С 1910 г. Петербургский политехнический университет стал готовить инженеров в сфере воздухоплавания. В 1915 г. на Русско-Балтийском вагоном заводе (Рига) стали делать собственные двигатели. Всего за время войны до февраля 1917 г. в России построили 5 600 самолетов всех типов [13, с. 109–113].

Сталинское руководство также адекватно оценивало значение воздушных коммуникаций. 9 февраля 1923 г. Совет труда и обороны принял постановление об организации Совета по гражданской авиации при Главном управлении рабоче-крестьянским красным воздушным флотом (Главвоздухфлоте). Этот день стал официальной датой рождения гражданской авиации. В стране практически не было ни одного крупного города без учебного аэродрома. Именно массовый подход к авиации позволил в кратчайшие сроки создать отечественную летную школу и к 1944 г. добиться полного не только количественного, но и качественного превосходства в воздухе над Германией.

Особо нужно остановиться на советском опыте развития малой авиации. Во времена СССР малая авиация развивалась параллельно с большой. Основным самолетом являлся АН-2, который стали выпускать серийно в 1949 г. на Новосибирском авиационном заводе. Выпускался этот самолет не только в

СССР, но и в Польше, Китае. Всего было построено более 18 тыс. самолетов. Отдельные мелкие серии выпускались до осени 2002 г. Немало таких машин находилось в ведении «Аэрофлота», лесопожарной охраны, сельскохозяйственной и санитарной авиации. Промышленность поставляла новые модели, сертификация летательных аппаратов и летного состава осуществлялась централизованно, технический состав обучался в профильных учебных заведениях. Стратегический курс на развитие малой авиации был взят не случайно. На огромных просторах Сибири, Дальнего Востока, при низкой плотности населения и отсутствии развитой транспортной инфраструктуры малая авиация обеспечивала наибольшую мобильность населения. К середине 1980-х гг. самолеты советской малой авиации выполняли до 1 млн рейсов в год, перевозя почти 10 млн пассажиров. На подобные местные перевозки в советский период приходилось 25 % пассажирооборота [14].

После распада СССР объем таких перевозок к началу 2000-х гг. сократился в 50 раз. Малая авиация как вид оказалась уничтоженной. Спустя практически 30 лет после этого, Россия вновь приступает к разработке нового легкого многоцелевого самолета, серийное производство которого должно начаться в 2022 г. в Улан-Удэ [15].

Количество аэропортов в стране за первые 15 лет постсоветского периода сократилось в 4 раза. В 1990 г. в РСФСР было 1 400 гражданских аэропортов, к 2007 г. осталось 328, а на начало 2016 г. — 282. Причем опорная сеть, на которой держится все воздушное сообщение страны, включает только 115 аэропортов. За прошедшее время ситуация не улучшилась. На сегодня две трети внутрироссийских авиаперелетов осуществляются через Москву, а решение о создании внутрироссийской сети аэропортов, хотя и было принято, не претворяется в жизнь.

Отдельная проблемная тема — строительство шоссейных дорог. Решение о постройке в России дороги с твердым покрытием (от Петербурга до Москвы) было принято еще в 1786 г. при Екатерине II. Проложенная после окончания Северной войны грунтовая дорога к этому времени большей частью пришла в негодность. Осуществить это намерение помешали войны. Строительство первого шоссе началось в 1817 г. и окончательно завершилось в 1834 г. в царствование Николая I, который уделял состоянию российских дорог особое внимание. При Николае I был принят закон о дорожном строительстве, по которому все дороги в государстве были поделены на 5 классов: от дорог главных сообщений (государственные) до сельских и полевых. Стремительный рост дорожного строительства пришелся на начало 1840-х гг. Если до 1840 г. прокладывали в год по 34 версты главных дорог, то в 1840–1850-х гг. — по 260 верст. Всего в 1840–1860-х гг. было отстроено свыше 3 тысяч верст шоссейных дорог. В самом начале строительного бума одним из первых было построено Московско-Варшавское шоссе — магистраль, важная как в торговом, так и в политическом отношении [16, с. 142–164].

В этом смысле не лишним будет еще раз обратиться к опыту Великой Отечественной войны. Говоря о блицкриге и молниеносном продвижении немецкой армии к Москве, историки связывают причины неудач Красной армии с чем угодно, но упорно не обращают внимание на то, что лежит на поверхности. Укомплектованная по штатному расписанию дивизия СС «Рейх» имела 2,5 тыс. автомобилей всех видов плюс 1,3 тыс. мотоциклов. А стрелковая дивизия РККА по штатам 1941–1942 гг. располагала 226 машинами и сотней мотоциклов. То есть автотранспорта под немцами было в 11–12 раз больше [17, с. 26]. Именно это придавало удивительную по тем временам мобильность германским войскам и не позволяло пехотным частям отставать от танковых колонн.

В послевоенный период СССР приступил к широкомасштабному дорожному строительству. В 1960 г. в СССР — 161 тыс. км дорог с твердым покрытием. За 1960-е гг. прирост составил 104 тыс. км, в следующее десятилетие 157 тыс. км. В 1980-е гг. было построено еще 236 тыс. км дорог с твердым покрытием. В 1990-е гг. уровень строительства дорог в России снизился до 1960-х гг. За этот период было построено только 97 тыс. км. Все последующие годы (2002–2016 гг.) объемы дорожного строительства колеблются в пределах 2,3–2,5 тыс. км в год. То есть по сравнению с 1980-ми гг. темпы строительства снизились примерно в 10 раз.

Правительство поставило задачу построить к 2024 г. 120 тыс. км федеральных и региональных дорог. Этот проект утвердил в апреле 2012 г. В.В. Путин, будучи еще Председателем правительства. Но для того, чтобы выполнить поставленную задачу, нужно было строить по 10 тыс. км автодорог ежегодно. В соответствии с Транспортной стратегией России до 2030 г. общая протяженность дорожной сети автодорог страны должна достигнуть 1,7 млн км, то есть прирасти на 54 %. В России эта проблема решается не путем реального строительства, а манипуляцией с методикой расчетов. По статистике Минтранса с 2000 по 2013 г. протяженность автодорог выросла фантастически: с 584 тыс. км до 1 млн 396 тыс. км, то есть почти в 2,5 раза. Такой «прирост» объясняется тем, что в 2012 г. Росстат в очередной раз изменил методику подсчета [18, с. 8–9].

Только глубокое понимание значения коммуникаций, политическая воля и государственные инвестиции способны обеспечить решение первоочередных задач в этой области. Рано или поздно это осознавали все крупнейшие геополитические игроки, и именно государство определяло целеполагание в данной сфере. В США программа дорожного строительства стала реализовываться в 1956 г. президентом США Д. Эйзенхауэром. И это была государственная программа. Был

принят закон о строительстве 66 тыс. км скоростных автомобильных дорог для обеспечения транспортных связей между мегаполисами, городами и промышленными центрами страны и подключения их к автомагистралям континентального значения, проходящим по территории Канады, США и Мексики. Программа была реализована к середине 1970-х гг. Около 90 % финансирования программы распределяло федеральное правительство, остальные 10 % — правительства штатов. Именно дорожная система создала общенациональный внутренний рынок США. В настоящее время общая протяженность дорожной сети США составляет 6,6 млн км.

В Германии создание системы скоростных автомобильных магистралей началось еще в конце 1920-х гг. В 1930-х гг. программа строительства автобанов не имела себе равных в Европе. В результате ее реализации в Германии была создана сеть скоростных автомагистралей, которая заняла по протяженности второе место в мире после США [19].

Блестящим современным примером в области строительства шоссейных коммуникаций (и не только их) является Китайская Народная Республика. В 2020 г. протяженность сети автодорог КНР возрастет до 3 млн км, из которых на скоростные магистрали будет приходиться 85 тыс. км, и они будут соединять все крупные города с населением более 200 тыс. жителей. Напомним, что в 1981 г. общая протяженность автомобильных дорог в Китае составляла 900 тыс. км большая часть — низкого качества, скоростных магистралей практически не было.

Что в итоге? Плотность дорог общего пользования с твердым покрытием в среднем по России составляет на сегодня 63 км на тыс. кв. км. Для сравнения, плотность автомобильных дорог в Финляндии — 231 км на тыс. кв. км, в Германии — 1 802, в Польше — 1 319, в США — 667.

Таким образом, исторический опыт убедительно свидетельствует, что без национальной стратегии в области развития транспортных коммуникаций российское пространство обречено. Отсутствие политической воли в вопросах реализации разработанных стратегий превращают их в пустые декларации. С одной стороны, принимаемые решения в этой области являются свидетельством осознания проблемы. Правительством Российской Федерации утвержден Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. (Магистральный план). План включает в себя 11 федеральных проектов, из которых девять направлены на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры, еще два проекта отвечают за энергетическую инфраструктуру. Речь идет о проектах «Железнодорожный транспорт и транзит», «Высокоскоростное железнодорожное сообщение», «Коммуникации между центрами экономического роста», «Европа — Западный Китай» (развитие автодорог), «Морские порты России», «Северный морской путь», «Транспортно-логистические центры», «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» и «Внутренние водные пути». В целом транспортная часть плана оценивается в 6,3 трлн р. Но при этом заявлено, что из этих денег 1,57 трлн р. уже были ранее предусмотрены правительством по программе, 1,45 трлн р. — средства, которые выделяются дополнительно на реализацию плана, а оставшиеся 3,28 трлн р. — это частные инвестиции. То есть реализация этого важнейшего стратегического проекта перекладывается на частный бизнес, что делает его нереализуемым. Это означает, что очевидные подходы, осмысленные историческим опытом и практикой, напрямую связанные с безопасностью российского пространства, продолжают упорно игнорироваться в стратегическом планировании.

Список использованной литературы

1. Ломоносов М.В. Записки по русской истории / М.В. Ломоносов. — Москва : Эксмо, 2003. — 702 с.
2. Петров Ю.А. Налоги и налогоплательщики в России в начале XX в. / Ю.А. Петров // Экономическая история: Ежегодник. 2002. — Москва, 2003. — С. 384-418.
3. Третьяков В.Г. История сотрудничества СССР и МНР в сфере железнодорожного транспорта (1930-е — 1990 год) / В.Г. Третьяков. — Иркутск : Изд-во Иркут. гос. ун-та, 1999. — 275 с.
4. Дьяков Ю.Л. Северная угольно-металлургическая база СССР: возникновение и развитие / Ю.Л. Дьяков. — Москва : Мысль, 1973. — 255 с.
5. Моруков М.Ю. Правда ГУЛАГа из круга первого / М.Ю. Моруков. — Москва : Алгоритм, 2006. — 189 с.
6. Фест И. Гитлер. Биография / И. Фест. — Пермь : Алтейя, 1993. — Т. 3. — 544 с.
7. Терентьев Д. Регионы богатой ресурсами Сибири находятся в списке самых дотационных / Д. Терентьев // Аргументы недели. — 2020. — 7-13 окт. (№ 39). — URL: <https://yandex.ru/turbo/argumenti.ru/s/society/2020/10/690882>.
8. Коньшев В.Н. Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество? / В.Н. Коньшев, А.А. Сергунин. — Москва : Изд-во РИСИ, 2011. — 194 с.
9. Арктический регион: проблемы международного сотрудничества : хрестоматия в 3 т. / под ред. И.С. Иванова. — Москва : Аспект Пресс, 2013. — Т. 3. — 659 с.
10. Стариков Н. Геополитика: как это делается / Н. Стариков. — Санкт-Петербург : Питер, 2014. — 368 с.
11. Багров Л.В. Речной транспорт России: история и современность / Л.В. Багров // Проза.ру. — URL: <https://proza.ru/2020/08/05/1360>.
12. Новожилов В.В. Проблемы речного транспорта России и некоторые подходы к их решению / В.В. Новожилов // Молодой ученый. — 2019. — № 45 (283). — С. 305-306.
13. Зыкин Д. Запрещенная экономика: что сделало Запад богатым, а Россию бедной / Д. Зыкин. — Санкт-Петербург : Питер, 2016. — 224 с.
14. Рябухин С.Н. Проблемы возрождения малой авиации в России / С.Н. Рябухин // Docplayer. — URL: <https://docplayer.ru/31300751-Problemy-vozhrozhdeniya-maloy-aviacii-v-rossii.html>.
15. Гайва Е. Полеты налегке и наяву / Е. Гайва, Н. Ячменникова // Российская газета. — 2019. — 17 окт. (№ 235).

16. Дороги России. Исторический аспект / под ред. А.А. Надежко. — Москва : КРУК, 1996. — 408 с.
17. Голованов А.И. Сибирские дивизии. Засекреченный подвиг: Люди из Сибири против сверхлюдей из Германии / А.И. Голованов. — Иркутск : Востсибкнига, 2015. — 192 с.
18. Терентьев Д. Скромное обаяние инфраструктуры / Д. Терентьев // Аргументы недели. — 2019. — 25 сент. (№ 37). — С. 8–9.
19. Воронцова С.Д. Приоритетные направления развития автомобильных дорог в Российской Федерации / С.Д. Воронцова // Проблемы современной экономики. — 2009. — № 4 (32). — С. 357–361.

References

1. Lomonosov M.V. *Zapiski po russkoi istorii* [Notes on Russian History]. Moscow, Eksmo Publ., 2003. 702 p.
2. Petrov Yu. A. *Taxes and Taxpayers in Russia at the Beginning of the XX Century. Ekonomicheskaya istoriya: Ezhegodnik. 2002* [Economic History: Yearbook. 2002]. Moscow, 2003, pp. 384–418. (In Russian).
3. Tretyakov V.G. *Istoriya sotrudnichestva SSSR i MNR v sfere zheleznodorozhnogo transporta (1930-e — 1990 god)* [The History of Cooperation between the USSR and the MNR in the Field of Railway Transport (1930s–1990)]. Irkutsk State University Publ., 1999. 275 p.
4. Dyakov Yu.L. *Severnaya ugol'no-metallurgicheskaya baza SSSR: vozniknovenie i razvitie* [Northern Coal and Metallurgical Base of the USSR: Origin and Development]. Moscow, Mysl' Publ., 1973. 255 p.
5. Morukov M.Yu. *Pravda GULAGa iz kruga pervogo* [The Truth of the Gulag from the Circle of the First]. Moscow, Algoritm Publ., 2006. 189 p.
6. Fest J. *Hitler. Eine Biographie*. Frankfurt am Main, Propylaen, 1973. 1190 S. (Russ. ed.: Fest J. *Gitler. Biografiya*. Perm, Aleteiya Publ., 1993. Vol. 3. 544 p.).
7. Terentiev D. The Resource-rich Regions of Siberia are in the List of the Most Subsidized Regions. *Argumenty nedeli*, 2020, October 7–13 (no. 39). Available at: <https://yandex.ru/turbo/argumenti.ru/s/society/2020/10/690882>. (In Russian).
8. Konyshhev V.N., Sergunin A.A. *Arktika v mezhdunarodnoi politike: sotrudnichestvo ili sopernichestvo?* [The Arctic in International Politics: Cooperation or Rivalry?]. Moscow, Russian Institute for Strategic Studies Publ., 2011. 194 p.

9. Ivanov I.S. (ed.). *Arkticheskii region: problemy mezhdunarodnogo sotrudnichestva* [The Arctic Region: Problems of International Cooperation]. Moscow, Aspekt Press Publ., 2013. Vol. 3. 659 p.

10. Starikov N. *Geopolitika: kak eto delaetsya* [Geopolitics: how it is Done]. Saint-Petersburg, Piter Publ., 2014. 368 p.

11. Bagrov L.V. River Transport of Russia: History and Modernity. *Proza.ru*. Available at: <https://proza.ru/2020/08/05/1360>. (In Russian).

12. Novozhilov V.V. Problems of River Transport in Russia and Some Approaches to their Solution. *Molodoi uchenyi = Young Scientist*, 2019, no. 45 (283), pp. 305–306. (In Russian).

13. Zykin D. *Zapreshchennaya ekonomika: chto sdelalo Zapad bogatym, a Rossiyu bednoi* [The Forbidden Economy: What Made the West Rich and Russia Poor.]. Saint-Petersburg, Piter Publ., 2016. 224 p.

14. Ryabukhin S.N. Problems of the Revival of Small Aircraft in Russia. *Docplayer*. Available at: <https://docplayer.ru/31300751-Problemy-vozhrozhdeniya-maloy-aviacii-v-rossii.html>. (In Russian).

15. Gaiva E., Yachmennikova N. Flying Light and in Reality. *Rossiiskaya gazeta*, 2019, October 17 (no. 235). (In Russian).

16. Nadezhko A.A. (ed.). *Dorogi Rossii. Istoricheskii aspekt* [Roads of Russia. Historical Aspect]. Moscow, KRUK Publ., 1996. 408 p.

17. Golovanov A.I. *Sibirskie divizii. Zasekrechennyi podvig: Lyudi iz Sibiri protiv sverkhlyudei iz Germanii* [Siberian Divisions. The Classified Heroic Deed: People from Siberia vs. Superhumans from Germany.]. Irkutsk, Vostsibkniga Publ., 2015. 192 p.

18. Terentiev D. The Modest Charm of Infrastructure. *Argumenty nedeli*, 2019, September 25 (no. 37), pp. 8–9. (In Russian).

19. Vorontsova S.D. Priority Directions in Development of Automobile Roads in the Russian Federation. *Problemy sovremennoi ekonomiki = Problems of Modern Economics*, 2009, no. 4 (32), pp. 357–361. (In Russian).

Информация об авторе

Шалак Александр Васильевич — доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой, кафедра международных отношений и таможенного дела, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, e-mail: ShalakAV@bgu.ru. ORCID: 0000-0002-7105-5776; SPIN-код: 9312-2230; AuthorID: 476913.

Author

Alexandr V. Shalak — D.Sc. (History), Professor, Head of Department of International Relations and Customs, Baikal State University, Irkutsk, the Russian Federation, e-mail: ShalakAV@bgu.ru. ORCID: 0000-0002-7105-5776; SPIN-code: 9312-2230; AuthorID: 476913.

Для цитирования

Шалак А.В. Роль транспортных коммуникаций в обеспечении политико-экономической безопасности: невыученные уроки истории / А.В. Шалак. — DOI: 10.17150/2308-2488.2021.22(1).142-162 // Историко-экономические исследования. — 2021. — Т. 22, № 1. — С. 142–162.

For Citation

Shalak A.V. The Role of Transport Communications in Ensuring Political and Economic Security: the Unlearned Lessons of History. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya = Journal of Economic History & History of Economics*, 2021, vol. 22, no. 1, pp. 142–162. DOI: 10.17150/2308-2488.2021.22(1).142-162. (In Russian).