

Транспортная безопасность государств Содружества: теоретико-методологические аспекты

Л.В. ТЕРЕБНЕВ, действительный член Академии военных наук, д-р полит. наук, канд. воен. наук, доцент, почетный транспортный строитель

Особая значимость транспорта в системе военной безопасности России и стран Содружества обусловлена уникальным геостратегическим положением и огромным пространственным размахом стран бывшего Советского Союза. Кроме того, транспортная система представляет собой необходимый материальный фактор обеспечения экономического роста и военной безопасности любого государства.

Современные вызовы безопасности России (военные аспекты)

По оценке Генерального штаба ВС РФ, в период до 2020 года не исключено развязывание, одновременно или последовательно, в границах Российской Федерации и на территории ее союзников нескольких локальных войн и вооруженных конфликтов, которые при определенных условиях могут перерасти в крупномасштабную региональную войну.

Безусловно, система военных угроз безопасности России должна стать базовой основой для выработки задач государственной транспортной политики и военно-транспортной политики России и определения приоритетов развития Единой коммуникационно-транспортной системы (ЕКТС) страны, в интересах национальной безопасности государства.

Особое внимание необходимо уделить транспортной инфраструктуре. С одной стороны, она все с большей вероятностью становится объектом нападения, а с другой стороны, возрастает ее важность как средства обеспечения мобильности воинских подразделений и военной техники.

Ярким примером воздействия противника на транспорт является операция ОВС НАТО против СРЮ под условным наименованием Allied Force («Союзническая сила»), которая была проведена в период с 24 марта по 10 июня 1999 года в три этапа [4]. Системный анализ информации многочисленных разнотипных источников, включая статистические данные, позволил выявить много нового и даже неожиданно. Полученные результаты не во всем

совпадают с официальными взглядами сторон, участвовавших в этой военной кампании, но вполне доказывают то, что балканская война стала прообразом войн нового поколения [5].

Основные усилия разведывательно-ударных боевых систем и высокоточного оружия США и НАТО были направлены не на уничтожение живой силы, вооружения и военной техники Югославии, оказавшихся не готовыми к такой войне, а на разрушение ее экономической и транспортной инфраструктуры, коммуникаций. В ходе первого периода операции только высокоточными крылатыми ракетами воздушного и морского базирования была полностью (100%) разрушена нефтеперерабатывающая промышленность, 50% индустрии боеприпасов, 70% авиационной промышленности, 40% танковой и автомобильной промышленности, 40% нефтехранилищ, 80 автомобильных и железнодорожных мостов, включая и все три моста через Дунай, 70–75% автомобильных и железных дорог [7].

Стало ясно, что военные опасности, вызовы, угрозы и облик возможных будущих войн вырисовываются совершенно иными, чем казалось еще десять–пятнадцать лет назад. Это совершенно новая опасность для России и ее союзников, а также других государств. В войнах такого типа асимметрия про-

является в преимущественном использовании нерегулярных сил (войск), что не исключает их поддержки со стороны регулярной армии, альтернативном выборе целей (нередко ими становятся гражданские объекты и транспортная инфраструктура) и осуществлении действий относительно малыми группами. Эти напоминающие терроризм методы представляют новый «постиндустриальный» способ ведения боевых действий.

Формирование на территории России и стран Содружества Единой коммуникационно-транспортной системы (ЕКТС) и конкурентоспособных транспортных коридоров отвечает как внешним, так и внутренним вызовам России XXI века и экономическим интересам Российской Федерации. Только эффективная государственная транспортная и военно-транспортная политика вкупе с формированием ЕКТС обеспечат национальную безопасность Российской Федерации, создавая одновременно благоприятные предпосылки для экономического развития страны [11].

Единая высокоэффективная транспортная система как гарантия безопасности государств Содружества

Президент России в Послании Федеральному Собранию 26 мая 2004 года указал на необходимость развития транспортной инфраструктуры как наиболее значимой политической задачи государства. Эта задача является стратегической по масштабам.

Для Сибири характерны крупные концентрированные потоки энергетических, рудных, лесных и химических

По оценке Генерального штаба ВС РФ, в период до 2020 года не исключено развязывание, одновременно или последовательно, в границах Российской Федерации и на территории ее союзников нескольких локальных войн и вооруженных конфликтов.

НЕДОПУСТИМО ИГНОРИРОВАНИЕ ВЫСШИМ ПОЛИТИЧЕСКИМ РУКОВОДСТВОМ СТРАНЫ, ГОСУДАРСТВЕННЫМИ И ВОЕННЫМИ РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ НАУЧНО ОБОСНОВАННЫХ МНЕНИЙ, ПРЕДЛОЖЕНИЙ УЧЕНЫХ И СПЕЦИАЛИСТОВ ПРИ ПРИНЯТИИ РЕШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ.

грузов, перевозимых на большие расстояния. При этом транспортные системы должны обеспечить высокую провозную и пропускную способность и низкую стоимость перевозок, обеспечивающую конкурентоспособность российского сырья и топлива на мировых и внутрироссийских товарных рынках.

Относительная близость прохождения коммуникаций Восточного региона от Государственной границы России повышает уязвимость железных дорог от воздействия противника, снижает возможности по их прикрытию (техническому, противовоздушному и противоракетному). Недостаточная развитость транспортной системы, особенно в Сибири и на Дальнем Востоке, не позволяет, в случае выхода из строя объектов транспортной инфраструктуры, осуществить воинские и экономические перевозки в обход барьерных рубежей.

Все это создает реальную опасность для обороноспособности страны и национальной безопасности государства в целом, хотя все возникшие проблемы в большинстве своем носят политический характер и требуют, прежде всего, политического решения.

Необходимость повышения обороны восточных рубежей страны потребует в перспективе строительства железнодорожной магистрали на полуостров

Камчатка. В период до 2020 года потребуются 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 веке.

Восточный регион является основной сырьевой базой российской экономики на обозримую перспективу. Он же представляет и заманчивую цель для основных мировых конкурентов России. Кроме того, малозаселенное и обширное жизненное пространство юга восточного региона является привлекательным для густонаселенных соседних государств.

Исторически так сложилось, что транспортное освоение рассматриваемого региона преследовало не только и не столько хозяйственные выгоды, но защиту внешних границ России.

В этой связи была проложена приграничная Транссибирская железнодорожная магистраль, и планировалось строительство дублирующей магистрали, проходящей севернее Транссиба. Байкало-Амурская магистраль — восточная часть всей дублирующей магистрали — была ускоренно проложена при оче-

редном обострении обстановки на восточных границах страны. Однако БАМ оборвался в крайней западной точке — Усть-Илимске и не имеет связи с Уралом и европейской частью страны.

Более 30 лет Байкало-Амурская магистраль на полную мощность не используется. Она осталась без сквозного грузопотока, что снизило ее эффективность и ограничило возможности для саморазвития. Но главное, поставлена под угрозу срыва возможность переборки вооруженных сил и средств в восточные регионы страны.

Фактически в азиатской части России вовсе отсутствует железнодорожная транспортная сеть как таковая — опорный каркас для всей транспортной сети района. Здесь имеется транспортное дерево, ствол которого является Транссиб с расходящимися от него железнодорожными ветками. В европейской части России, в других развитых странах такой опорный транспортный каркас из закольцованных участков исторически сложился, поэтому создание Севсиба является абсолютно необходимым условием для формирования в Азиатской части страны опорной транспортной сети, позволяющей решать как экономические, социальные, так и оборонные задачи с минимальными затратами и мирными средствами.

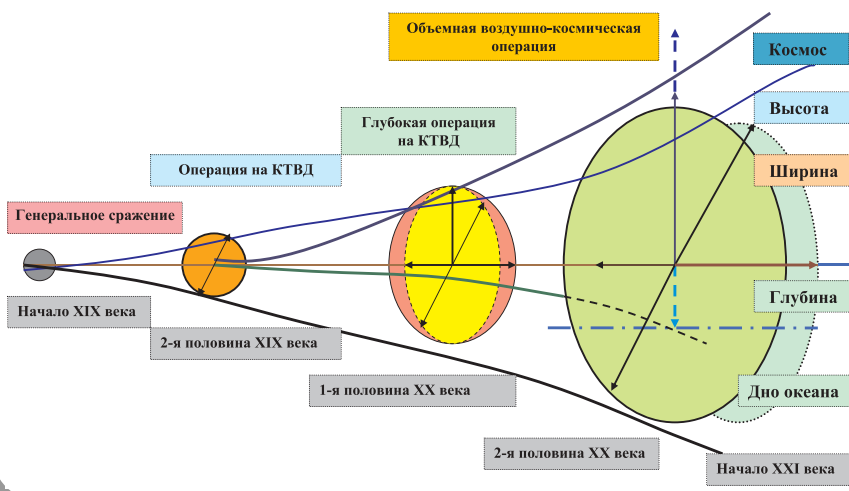
Соседняя Китайская Народная Республика ускоренно и эффективно формирует опорную сеть, придвигаясь к границам соседних государств, включая Россию. Некоторые проблемы и осложнения в части транспортного обеспечения Дальневосточного региона России дополнительно усилились, когда главный путь Транссиба оказался на территории сопредельного государства Казахстана.

Изложенные обстоятельства требуют принятия незамедлительных мер по расширению железнодорожной сети, в первую очередь на сибирском и дальневосточном направлениях.

Поэтому важнейшим мероприятием укрепления транспортных возможностей восточного региона в части национальной безопасности является строительство резервной Северо-Сибирской магистрали (Нижневартовск — Белый Яр — Лесосибирск — Богучаны — Усть-Илимск).

Предпосылки для этого имеются — уже построены северные ответвления от Транссиба на Богучаны, Лесосибирск, Белый Яр, Нижневартовск. Таким образом, будет создана закольцованная железнодорожная транспортная сеть азиатской части России.

Развитие экономики и военного дела в зависимости от развития транспорта и коммуникаций



Нельзя допустить, чтобы обороноспособность государства и экономика «транзитных регионов» были поставлены в зависимость от потребностей собственно перевозочного процесса и коммерческих интересов транспортных структур.

Эта магистраль, как недостающее центральное звено Северо-Российской Евразийской железнодорожной оси, соединит побережья Японского моря на востоке страны с Балтийским и Баренцевым морями на Северо-Западе России. Обеспеченная сетью питательных подъездных путей, она создаст необходимые предпосылки для экономического освоения полезных ископаемых, создания новых рабочих мест и содействия улучшению демографической ситуации в этом регионе.

Северо-Российская магистраль — ответ России на вызовы XXI века

К транспортным коридорам Европа — Азия относятся три основных коридора — Арктический, Северный и Центральный (Транссибирский). В контексте развития железнодорожной сети Сибири и Дальнего Востока Северный коридор является наиболее важным, поскольку связывает северо-восток европейской части страны с Дальним Востоком и простирается от берегов Баренцева моря (порт Индига) до порта Ванино на берегу Татарского пролива.

Основой коридора должна стать Северо-Российская Евразийская магистраль в составе БАМ — Севсиб — Баренцкомур (Баренцево море — Республика Коми — Урал). Этот коридор сможет взять на себя транзитные функции лишь в отдаленной перспективе (возможно, к концу первой четверти XXI века).

Кроме того, Северо-Российская Евразийская железнодорожная магистраль станет базовой для строительства подходов к северным месторождениям. Без этой магистрали трудно совместить задачи организации надежного углеснабжения Урала и европейской части страны за счет месторождений Сибири и организации контейнерного моста Азия — Европа.

Эта магистраль существенно снимает проблемы обеспечения стратегических перегруппировок войск и снабжения крупных контингентов армии как в мирный период, так и в другие периоды.

Военно-транспортная политика (ВТП) в современных условиях — составная часть государственной военной и транспортной политики Российской

Федерации, определяющая комплекс мероприятий по поддержанию транспорта, транспортных коммуникаций и инфраструктуры на уровне, обеспечивающем возможность выполнения поставленных транспортной системе страны задач на мирное и военное время, а также развитие фундаментальных и прикладных исследований, базовых военных и транспортных технологий, проведение опытно-конструкторских работ по созданию (модернизации) единой коммуникационно-транспортной системы, военной и специальной техники, подвижного состава и военнотехнического имущества для обеспечения объединений, соединений и частей Вооруженных Сил, других войск, воинских формирований (органов) и подготовки специалистов в области военнотранспортной деятельности [10].

Нельзя допустить, чтобы обороноспособность государства и экономика «транзитных регионов» были поставлены в зависимость от потребностей собственно перевозочного процесса и коммерческих интересов транспортных структур.

Таким образом, на основе логико-исторического, экономического и политологического анализа проблем, связанных с особенностями влияния транспорта, в частности железнодорожного, на развитие экономики Сибири и Дальнего Востока, обороноспособность страны и в целом на состояние национальной безопасности государства, можно сформулировать несколько посылов, имеющих в современной России определенное значение [9-12].

Первый. Отсутствие целостной научно обоснованной концепции военнотранспортной политики и ее теоретико-методологического обоснования может отрицательно повлиять на национальную безопасность государства.

Второй. Недопустимо игнорирование высшим политическим руководством страны, государственными и военными распорядительными органами научно обоснованных мнений, предложений ученых и специалистов при принятии решений в области государственной транспортной политики.

Третий состоит в том, что неоправданная, научно не обоснованная фи-

нансовая политика в отношении систем, от которых в прямой зависимости находится обороноспособность страны, может привести к негативным последствиям. Так, характерный для второй половины первого десятилетия XX века подход к железнодорожному транспорту как к коммерческому предприятию вместе с возведением размера получаемой прибыли в главный показатель успеха в ведении дела привели к технической отсталости железнодорожного хозяйства, хронической нехватке подвижного состава, неудовлетворительному, находящемуся на грани аварийного, состоянию железнодорожной сети России накануне Первой мировой войны.

Четвертый посыл заключается в том, что самый совершенный транспорт не сможет решить стоящие перед ним задачи, если для работников транспорта и населения, проживающего в районах функционирования транспортных систем, не будут созданы хорошие социально-экономические и политические условия существования. Особенно этот вывод важен для регионов Севера, Сибири и Дальнего Востока.

И, наконец, пятый посыл состоит в том, что необходимо пристально следить и изучать развитие военнотранспортной теории, военнотехнической политики и практики в странах, обладающих значительным военным, экономическим и транспортным потенциалами.

Военная теория и опыт других стран позволяют выявить несколько задач, которые необходимо решать государству в этой связи.

Во-первых, должен быть в явном виде и в форме закрытого списка очерчен круг критической транспортной инфраструктуры, нуждающейся в обеспечении особых мер безопасности. При этом оплата особого режима охраны объектов должна получать отдельное государственное бюджетное финансирование, так как коммерческие организации предпринимают меры безопасности исходя из минимизации возможных убытков в соответствии с возможными потерями своих предприятий, а не потенциального ущерба для обороноспособности государства в целом. Следствием этого является недостаточность инвестиций в охрану транспортных объектов по сравнению с оптимальным с точки зрения оборонного уровнем.

Во-вторых, по возможности, задачи по охране критической транспортной инфраструктуры отдельными воинскими подразделениями должны выпол-

Структурная модель-иллюстрации понятия Единая коммуникационно-транспортная система



няться одновременно с другими задачами, связанными с боевой подготовкой и обеспечением обороноспособности. Это дает возможность большей эффективности и гибкости использования Вооруженных Сил.

В-третьих, необходима разработка детальных планов защиты, охраны и обороны объектов критической инфраструктуры экономики и транспорта, разработки реально обеспеченных ресурсами планов технического прикрытия железных дорог страны в условиях институциональных преобразований в транспортной отрасли, произошедших в последние годы. Важнейшей задачей органов управления транспортного комплекса страны является восстановление функционирования транспорта и коммуникаций после нападения, а также организация и проведение соответствующих этим задачам учений, тренингов и выполнения практических задач в этой сфере рядовым и командным составом железнодорожных войск и специальных формирований.

В-четвертых, необходимо обеспечить наличие достаточного количества личного состава, который можно использовать для решения задач, связан-

ных с охраной и восстановлением критической экономической и транспортной инфраструктуры. Определение же достаточного количества, в свою очередь, зависит от того, на предотвращение каких возможных вызовов и угроз и в каком объеме нацелена военная доктрина государства.

В современных условиях с целью развития Сибири и Дальнего Востока, строительства Северо-Российской Евразийской железнодорожной магистрали необходимо объединить усилия не только государства, но и различных потенциальных грузоотправителей, властных структур в регионах, зарубежных и российских инвесторов.

Нет сомнения в том, что только эффективная государственная транспортная политика, военно-транспортная политика и формирование Единой коммуникационно-транспортной системы страны обеспечат экономический рост, национальную безопасность Российской Федерации и обеспечат решение проблемных вопросов:

- существующая плотность железнодорожной и автодорожной сети не обеспечивает необходимого количества маршрутов для стратегических пе-

регруппировок войск (сил), в первую очередь в восточном и северном регионах России, что несет угрозу сохранению территориальной целостности Российской Федерации в переходный период к бесконтактным войнам (до 2015 года);

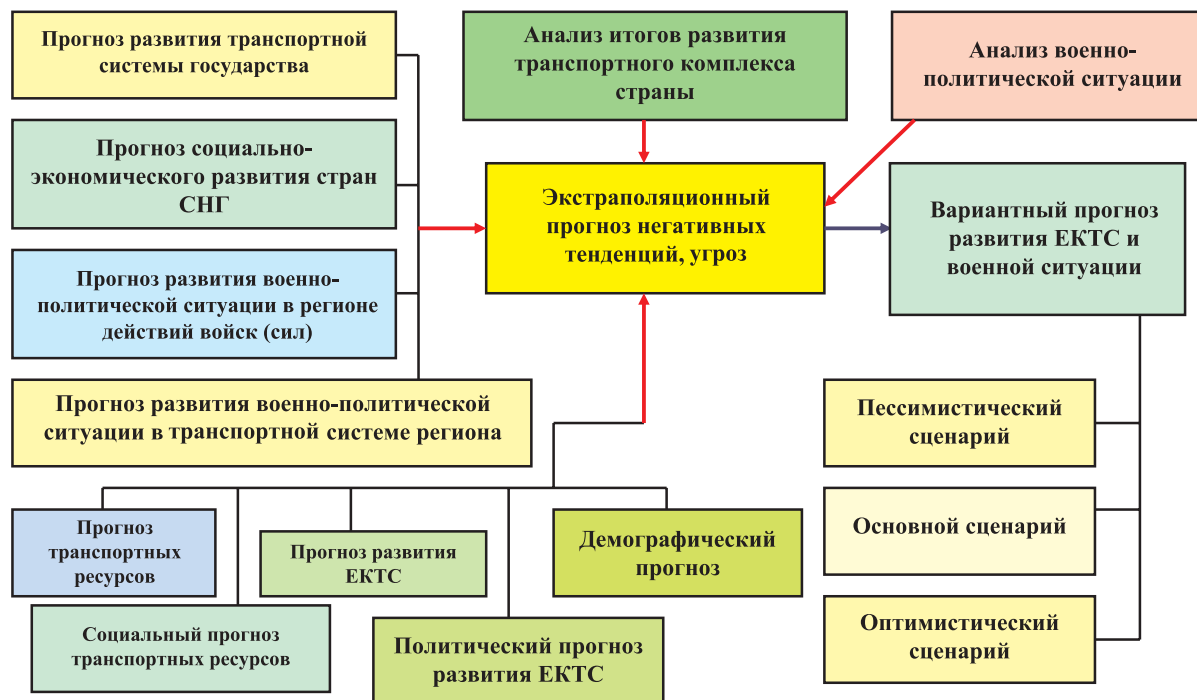
- существующие транспортные коммуникации не обеспечивают стратегический выход России к Балтийскому и Черному морям, что значительно усложняет доступ Российской Федерации к основным морским коммуникациям;

- после вступления стран Балтии в союз НАТО возникла новая проблема связности Калининградского транспортно-го узла с другими регионами России;

- конечные станции железнодорожных и автодорожных коммуникаций России в Европе и Центральной Азии оказались на территории других стран (Украина, Казахстан, Прибалтийские страны), в результате чего Россия существенно отодвинута в глубь Евразии в северо-восточном направлении;

- в настоящее время часть транспортных коммуникаций России, особенно на юге, оказалась в зоне военных конфликтов, либо в зонах политической нестабильности.

Формирование вариантного прогноза развития ЕКТС в регионе в интересах военной безопасности



Заключение

Исходным моментом в оценке уровня военной опасности для Российской Федерации является то, что значение военной силы в системе международных отношений за последнее время не уменьшилось. Более того, военно-политическая обстановка не исключает возможности возникновения вблизи границ России крупных вооруженных конфликтов, затрагивающих интересы безопасности Российской Федерации, или возникновения прямой военной угрозы безопасности России.

Возможность вовлечения России в целый спектр традиционных и нетрадиционных войн и вооруженных конфликтов должна решающим образом повлиять на формирование подходов к обеспечению ее военной безопасности и строительству военной организации государства, в том числе оборудованию территории страны в транспортном отношении, обеспечивающему возможность своевременной перегруппировки войск (сил) на угрожаемые направления и оперативного развертывания адекватных противнику группировок войск (сил) Российской Федерации.

Учитывая, что строительство и эксплуатация Северо-Сибирской магистрали обеспечивает коренной поворот

страны к ускорению темпов экономического и технологического роста, к формированию устойчивого промышленного заказа промышленным отраслям, выравниванию и повышению качества жизни в большинстве субъектов Российской Федерации, обеспечению безопасности государства и укреплению геополитических позиций России — целесообразно разработать технико-экономическое обоснование и проект строительства Северо-Сибирской магистрали, а также разработать программу создания единой национальной транспортной информационной системы.

ЛИТЕРАТУРА

1. Витте С.Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети. — СПб, 1910.
2. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. — СПб., 1910.
3. Леер Г.А. Стратегия (тактика театра военных действий). Издание 5-е. Часть II. — СПб, 1898. Леер Г.А. Стратегическое значение железных дорог. СПб, 1880.
4. НГ — Независимое военное обозрение. — М., 1999. — № 25.
5. Александров И. НАТО против Югославии: хроника необъявленной войны // Зарубежное военное обозрение. — М., 1999. — № 6. — С. 7–11.
6. Иванов И. Потери авиации НАТО в войне на Балканах // Зарубежное военное обозре-

ние. — М., 1999. — № 6. — С. 12–14.

7. Горелов А. Югославия — полигон для проверки эффективности вооружения НАТО // Зарубежное военное обозрение. — М., 1999. — № 6. — С. 55.

8. Слитченко В.И. Войны нового поколения: дистанционные бесконтактные. — М.: Олма-Пресс, 2004.

9. Тербедев Л.В. Материалы научного семинара. Выпуск № 2-3. Научный семинар «Военно-гражданские отношения и государственность изменяющейся России». Научный эксперт. — М., 2004.

10. Тербедев Л.В. Научные проблемы формирования военно-транспортной политики государства / Л.В. Тербедев. Военная наука и оборонная политика. — 2005. — № 3.

11. Тербедев Л.В. Транспорт и безопасность России в войнах будущего / Л.В. Тербедев. Россия и современный мир. — 2005. — № 3.

12. Тербедев Л.В. Военно-транспортная деятельность и транспортная безопасность // Социально-политические процессы и экономическое состояние России. — Вып. 2. Научный эксперт. — М. — 2005. — С. 145–156.

13. Тербедев Л.В., Васильев А.А. Транспорт и безопасность России: теоретико-методологические аспекты. — СПб.: Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2007. — ISBN 978-5-7641-0172-9.

14. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2020 г.: Приказ Министерства транспорта РФ № 45 от 12 мая 2005 г.