

4.51 СТРАТАГЕМЫ ДЛЯ ПУТИНА

**Нурали Нурисламович Латыпов
Анатолий Александрович Вассерман**

УДК 94 (470)
ББК 63.3 (2)
Л27

Дизайн обложки студия «Три Кота»

Научные консультанты:
профессор, доктор физико-математических наук
Рамиль Назифович Бахтизин

профессор, доктор технических наук
Николай Николаевич Карнаухов

профессор, доктор технических наук
Николай Денисович Цхадая

Латыпов Н.Н., Вассерман А.А.

Л27 4.51 Стратегемы для Путина / Нурали Латыпов, Анатолий Вассерман. —
М.: АСТ, 2014. — 320 с.
ISBN 978-5-271-43934-6

Почему мы написали эту книгу? Как ни парадоксально, её породила смесь надежды и отчаяния. Поэтому мы обращаемся к каждому открывшему её читателю: «Прочитай и передай дальше — если посчитал, что наши аргументы весомы, и разделяешь нашу точку зрения».

Дробный номер вызван тем, что идея создания пояса нейтральных государств, территориально отделяющих нашу страну от стратегических конкурентов, так и не осуществлена — и более того, благоприятные для неё условия уже почти исчерпаны. Сейчас она выглядит всего лишь примером невостребованной дальновидности. Но политические расклады меняются постоянно. Дорога истории вымощена, помимо прочего, надгробными плитами вечных договоров и несокрушимых держав. Поэтому не исключено, что на будущих поворотах этой дороги пояс политического целомудрия опять придётся кому-то впору.

УДК 94 (470)
ББК 63.3 (2)

ISBN 978-5-271-43934-6

© Вассерман А.А., Латыпов Н.Н. 2014
© ООО «Издательство АСТ», 2014

Благодарность

Выражаю особую благодарность за интеллектуальную и организационную поддержку Шаймухаметову Руслану Рустемовичу, руководителю Фонда поддержки и развития науки Республики Башкортостан.

Выражаю искреннюю признательность моим коллегам: кандидату физико-математических наук Сергею Владимировичу Ёлкину, Дмитрию Анатольевичу Гаврилову и Сергею Сергеевичу Тушеву — за помощь в создании этой книги.

Резюме А.С. Мишарина

Что можно сказать об авторах и книге? Многое. Но я сознательно ограничиваю объём текста. И не потому, что резюме должно быть коротким. Дело в другом, и Вы поймёте это по ходу изложения мысли.

Нурали Латыпова и Анатолия Вассермана я знаю приличное количество лет. Ещё будучи губернатором Свердловской области, я с благодарностью принял их проект повышения интеллектуального уровня средней школы под названием «Школа нобелевского резерва». Общались мы также по многим другим проблемам и проектам. В частности, обсуждали технические детали тогда ещё только предлагаемой мной высокоскоростной магистрали между Уралом и Центром. Авторы данной книги независимо пришли к тем же выводам, что и я: о необходимости скорейшего развития высокоскоростного транспорта в России. У них даже в своё время вышла замечательная статья со знаковым заголовком «Инфраструктура или революция».

А ведь с революциями всё достаточно просто: чем больше революций научно-технических, тем меньше революций политических. И потому я поддерживаю стремление авторов проводить радикальные научно-технические реформы широ-

ким фронтом. Авторы изложили их в виде ряда стратегем. Не буду вдаваться в политические детали — я не самый большой специалист в этой области. Но как инженер скажу: очень хорошо проработаны программы использования российских месторождений редкоземельных элементов и развития технологий их переработки, высказаны прорывные идеи по поводу вантового подводного газопровода, описан ряд других, с моей точки зрения, многообещающих технологий и научно-технических прорывов.

Обращать или не обращать внимание власти на эти проекты — для меня этого вопроса не существует. Ведь если вспомнить и давнюю, и недавнюю историю, можно обнаружить, например, как неочевидно было пришествие железных дорог в Англию XIX века, когда и так отлично работала канальная система с баржевыми перевозками, а пропускная способность существовавших на тот момент каналов формально соответствовала объёмам производства. Но железные дороги резко ускорили перевозки. В 1850-х скорость обычных поездов уже превышала 30 км/ч, курьерских — 60 км/ч. Для сравнения: скорость почтовых карет достигала летом 11–13 км/ч и зимой — 8 км/ч. А о скорости барж мы можем судить по запоминающемуся описанию шотландского писателя Роберта Льюиса Стивенсона: «В караване, неторопливо плывущем по каналу, лишь рябь у бортов и позади последней баржи показывала, что он продвигается вперёд». Этот фрагмент взят из книги очерков «Путешествие внутрь страны» и датируется 1878-м годом. На открытых деревянных судах — барках — перевозили уголь, известь, железную руду. Эти барки тянули лошади, идя по бечевни-

кам — специальным дорогам вдоль каналов. Для скоропортящихся товаров использовались так называемые «летучие лодки», передвигавшиеся без остановок. Но даже при постоянной смене лошадей максимальная скорость, развиваемая на таком виде транспорта, не превышала в первой четверти XIX века 15 км/ч.

Громадные средства, дотоле замороженные в перевозимых грузах, направились на реорганизацию предприятий. И очередные кризисы, хотя и нараставшие по абсолютной величине, оказались существенно скромнее по отношению к общему размаху экономики. Теперь мало кто помнит, как влиятельный в то время журнал «Куортерли Ревью», в общем-то, не занимавший резко враждебную к Стефенсону («отцу» английских железных дорог) позицию, писал: «Нет ничего более смешного и глупого, чем обещание построить паровоз, который двигался бы в два раза быстрее почтовой кареты. Так же маловероятно, впрочем, что англичане доверят свою жизнь такой машине, как и то, что они дадут себя добровольно взорвать на ракете». Стефенсон ответил журналу тем, что назвал паровоз мощностью 12 лошадиных сил, развивающий скорость до 22 км/час, «Ракетой». Именно это новое средство не только вывело крупнейшую на тот момент капиталистическую страну из череды кризисов, начавшихся в первой трети девятнадцатого века, но и обеспечило мощный экономический подъем Британии. К примеру, только добыча угля возросла с 10 млн тонн в 1800-м году до 100 млн тонн в 1865-м году. А протяжённость железных дорог в Великобритании к 1840-му году составила 2390 км.

В XX веке же в преддверии открытия XVIII летней Олимпиады в Токио состоялась прокладка первого участка высокоскоростной железнодорожной магистрали «Синкансэн» Токио–Осака. Эта дорога не только окупила себя уже через 7 лет с момента открытия, но и пробила брешь в стене, отделявшей Японию от высокотехнологичного мира. В эту брешь хлынули и другие подросшие японские разработки и множество ныне всемирно известных брендов вроде Sony и Toyota. Дело в том, что ВСМ и морально, и технологически обладают удивительным мультипликативным эффектом. Не случайно китайцы тоже делают высокоскоростные магистрали локомотивом всей экономики страны. Кстати говоря, «заодно» эти дороги «сшивают» страну.

Если скоростные магистрали дают очевидный эффект в Китае, меньшем по пространству и гораздо большем по населению в сравнении с Россией, то нам с нашими просторами и малонаселённостью гигантской страны сам Бог велел быть пронизанными высокоскоростными магистралями. Дам физиологическое сравнение: чем больше организм, тем больше ему нужно крови для функционирования в рабочем режиме. У нас организм (страна) большой, а крови (населения) недостаточно. Что можно сделать в этой ситуации? Заставить кровь быстрее циркулировать по организму. Кто это может сделать? В нашей стране магистральные кровеносные сосуды — в первую очередь железные дороги, хотя авиация и автомобильный транспорт также вносят свою лепту. Поэтому строительство высокоскоростных магистралей — буквально вопрос жизни или смерти.

Поэтому возьму на себя смелость присоединить к 4.51 стратегиям ещё одну — а может быть, даже две. Это стратегии скоростного железнодорожного сообщения для России, которые могут не только обеспечить опережающий (проблемы) рост экономической и военно-политической мощи страны, но и сделать её реальным центром притяжения евразийского пространства.

Предисловие Н.Н. Латыпова

Мы заканчиваем нашу книгу в те дни, когда ракетой неизвестного происхождения в небе над Донецкой областью сбит малазийский лайнер Боинг-777. Конечно, мы знаем, чья это была ракета, но, в отличие от Порошенко, не спешим обнародовать свои догадки до официального вердикта специалистов.

Сбитый гражданский самолет с многочисленными жертвами — ещё одна ступенька сползания мира к Третьей Мировой войне. Она идёт уже и в наши дни, только пока это холодная война. Третья Мировая Холодная война. Первая Холодная война прошла в преддверии Первой мировой войны. Во Второй Холодной войне, к сожалению, победу над СССР и союзниками одержал Запад. И вот сегодня идёт третья по счёту мировая холодная война в истории человечества — и получает всё более и более опасный разогрев.

Соединённые Штаты Америки — безусловно, модератор этих процессов. Им нужно защищать свою национальную безопасность, свои национальные интересы. И эта защита, к сожалению, во многом замешана на нечестной конкуренции и нечестных приёмах, используемых в политической, идеологической, технической борьбе. Прежде всего это созда-

ние хаоса на территории потенциальных геополитических соперников. Мы утверждаем: вся линия нагнетания ситуации на Украине направлена в первую очередь не против России, а против Евросоюза. Да, страдает и Россия, но главная задача — подрыв экономического потенциала Евросоюза. То же самое происходило и с другими геополитическими соперниками США. Вспомним подрыв Ирака в тот момент, когда он стал одним из важнейших поставщиков углеводородных ресурсов для Китая. То же самое происходило и с Ираном.

Очень показательна история с Ливией. На самом деле Муаммар Каддафи практически склонил голову перед США, отдался мирному сосуществованию с Америкой. Но Соединённые Штаты лучше, чем кто-либо, умеют высосать и выбросить таких соглашателей. Так было и с Милошевичем после подписания им Дейтонских соглашений. Так было и с Каддафи: за него взялись тогда, когда он перешёл красную черту, пытаясь подорвать позиции доллара, раскручивая общеафриканскую валюту.

Соответственно, опасное противостояние ждёт нас после бразильского саммита БРИКС, где участники чётко поставили вопрос о замене доллара другими резервными валютами, уходе от долларовой оборота. А для Вашингтона именно это смерти подобно.

Кстати, мы считаем, что сам президент США Барак Обама вряд ли сам является ястребом: видно, как натужно ему даются радикальные выпады. Но политическая система в США устроена не так, как в России и Китае. Многие из того, что происходит, можно понять, читая, например, мемуары Рузвелта: он сетовал на то, что «дядюшка Джо» (Сталин) не

понимает, как сложно принимать решения в Соединённых Штатах. Да, наверное, Сталину трудно было это понять, потому что система принятия решений сверху вниз — традиционная для российских правителей. В США очень тяжело выстраивается консенсус, и соответственно, возможности для консолидации тех или иных бывших антисоветчиков (ныне — антироссийщиков) имеют большой маневровый люфт.

Не вдаваясь в глубокие политологические подробности, скажем так: мы со своей стороны крайне негативно оцениваем подрывную работу США во внешнеполитических играх, но одновременно с огромным уважением относимся к внутренней, в первую очередь, научно-технической и образовательной политике Соединённых Штатов. Не можем не привести одну недавнюю и очень интересную цитату американского президента. В феврале 2013-го года Барак Обама в обращении к согражданам заявил: «Настало время выйти на новый уровень исследований и разработок, невиданный с момента космической гонки... Сейчас не время потрошить инвестиции в науку и инновации... Каждый доллар, который мы вложили в создание карты человеческого генома, вернул 140 долларов в нашу экономику — каждый доллар!»

Во время Лондонской Олимпиады американцы заняли первое по количеству медалей место в неофициальном общекомандном зачёте. И это очень встревожило наш политический истеблишмент. Между тем он не заметил другого — более достойного тревоги — события этих дней. Летом 2012-го года блестяще осуществилась миссия американского исследовательского марсианского зонда: он доставил на поверхность Красной планеты уникальный самоходный ап-

парат «Curiosity». Да, мы помним: на нём стоял и российский прибор, способный искать на Марсе признаки воды. Но почему бы не задаться вопросом: отчего не американцы ставят свой прибор на наш аппарат, летящий к дальним мирам? Не будем забывать и то, что американские аппараты Вояджер достигли пределов солнечной системы. У американцев масса и других достижений. А мы — страна, которая первой запустила искусственный спутник Земли, первой запустила в космос человека — вынуждены просто смотреть и утирать сопли.

Чем заняты в это время мы? Например, дербаним Российскую академию наук. Пусть она нынче хилая, немощная, погрязла во внутренних проблемах. Однако полезно вспомнить в этой связи некоторые народные технологии. Когда, например, на Кубани приходит время обновить хату, старая хата не сносится, сразу вместо этого над ней начинают возводить новую. И только когда новая хата будет достроена, старую разбирают изнутри. Так вот: создайте для начала что-то работающее, нечто, что можно было бы назвать новым механизмом достижения научно-технических результатов. И только потом, если хотите, ломайте старое даже через колено. Хотя в этом нет никакой необходимости: РАН — не Карфаген. Нужно использовать даже немногие ресурсы, ещё остающиеся в Академии наук. Сегодня там остались почти одни «старики», но и на них сейчас можно и нужно опираться. Поскольку большая часть молодых и перспективных, взращённых советской наукой, увы, дёрнула в те же Соединённые Штаты.

Ещё про то, как стремительно деградирует наше инженерное образование. Об этом несколько лет назад мы пи-

сали в нашей книге «Острая стратегическая недостаточность» — в главе «Острая инженерная недостаточность». Мы рады тому, что президент Путин месяц назад поднял этот вопрос, но не рады тому, что сделано это так поздно. Деградация инженерного корпуса началась ещё во второй половине правления Брежнева. Великая инженерная страна, к сожалению, теперь побирается чужими технологическими разработками. Дело дошло до того, что мы покупаем машины и механизмы у Китая, поставляя ему сырьё. Китай строит автомобильный завод на нашей территории. А ведь относительно недавно советское правительство подарило Китаю целиком, «под ключ», Горьковский автозавод (к тому времени радикально модернизированный по сравнению с купленным в начале Первой Великой депрессии у Форда также «под ключ» первоначальным производством), выпускавший не только грузовые автомобили, но и легендарную легковую «Победу» — первый в мире автомобиль без выступающих из кузова крыльев передних колёс и со многими внутренними новшествами, ставший предметом всеобщего подражания. Теперь между нами и Китаем произошла экономическая и технологическая инверсия. И эта инверсия может иметь очень печальные последствия.

Пока не поздно, призываем лиц, принимающих решения, рассмотреть как наши стратегические разработки по выравниванию и корректировке российской научно-технической политики, так и разработки наших талантливых коллег (о них много пишет, например, известный публицист Максим Калашников).

Предисловие обоих авторов

В нашей действительности, к сожалению, давно выстроилась чиновничья система, не позволяющая работать не только социальным лифтам. В первую очередь, не работают лифты интеллектуальные. Развитие цивилизации сформировало своеобразный — в сущности, антицивилизационный — отбор идей и людей. С одной стороны, всплывают сливки — интеллектуальные, менеджерские. С другой — как и положено, всплывает то, чему положено всплывать. И наверху скапливается дерьмово-сливочный коктейль.

Сходные процессы происходят в большей части развитых (или хотя бы считающих себя развитыми) стран. Но страны, исходящие из задач самосохранения, научились нивелировать влияние дурнопахнущей составляющей этого причудливого коктейля. А вот сливки отечественной политики, к сожалению, закрыты дерьмом от той же самой политики почти по полной программе. Возможно, как раз потому, что слишком многие у нас уверены в неизбежности сохранения нашей страны при любых обстоятельствах — и посему даже не пытаются совершенствовать обстоятельства, другие же, напротив, в той же степени уверены в неизбежности её краха независимо от чьих бы то ни было усилий — и посему не толь-