

Продолжение. Начало — в № 4

НЕТ ЛУЧШЕ СПОСОБА подкрепить и дипломатическую, и оборонную составляющие защиты национальных интересов России в Арктике, чем усиление экономической активности, наше постоянное деловое, не праздное присутствие в регионе.

Надо сказать, что на протяжении всей истории Российского государства при мощном покровительстве и протекционизме властей шло непрерывное освоение и заселение северных окраин страны. Особенно быстрое развитие Арктическая зона получила в годы Советской власти, когда здесь были созданы не имеющие аналогов на планете крупнейшие предприятия горнодобывающей и нефтегазовой, лесной и деревообрабатывающей, рыбной и пищевой промышленности, судостроения и судоремонта, энергетики, транспортно-логистические комплексы. И сегодня она вносит существенный вклад в экономику страны, обеспечивая четыре пятых добычи газа, треть улова рыбы, большую часть производства цветных и благородных металлов, лесопромышленности, сырья для чёрной металлургии и химической промышленности. По показателям валового внутреннего продукта, добавленной стоимости и экспортной продукции на душу населения макрорегион занимает верхние строки в Российской Федерации.

В то же время многие арктические районы субъектов Федерации до сих пор находятся в крайне депрессивном состоянии после рыночных реформ. Оно и понятно, ведь ранее системообразующие для них предприятия создавались не по критериям их рыночной эффективности, а исходя из необходимости самообеспечения страны всеми видами ресурсов в условиях всевозможных санкций и ограничений, наложенных на Советский Союз геополитическими противниками с самого начала его существования. Брошенные на произвол рыночной стихии, они, где быстрее, где в затянувшейся агонии, были разорены и обанкротились, породив вокруг себя множество социальных проблем. Относительно устойчиво работает только небольшое число крупных предприятий, специализирующихся на добыче и первичной переработке таких видов природных ресурсов, мировые рынки которых исторически сложились как олигополярные с небольшим числом товаропроизводителей. Отдельными оазисами благополучия они расположены в некоторых районах Арктической зоны.

Груз накопившихся за четверть века народнохозяйственных проблем велик. Они требуют незамедлительного решения, особенно с учётом новых возможностей в Арктике, с одной стороны, и геополитических угроз — с другой. Именно поэтому Арктическая зона является одним из немногих макрорегионов российской Федерации, развитие которых определяется специально разработанными документами стратегического планирования. Сформулированные в них национальные интересы, приоритеты, цели и индикаторы их достижения определяют будущий облик российской Арктики. В качестве механизма реализации стратегических задач утверждена Государственная программа "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации". В своей последней редакции она включает три подпрограммы, посвящённые формированию опорных зон развития в арктических субъектах Федерации; обеспечению функционирования Северного морского пути; созданию новых отраслей машиностроения для освоения минерально-сырьевых ресурсов Арктики. Кроме того, в четырнадцати других государственных и восьми федеральных целевых программах, направленных на решение общегосударственных или отраслевых проблем, содержатся значимые мероприятия, которые будут реализовываться в Арктической зоне.

Надо отметить, что и срок действия Госпрограммы развития российской Арктики — до 2025 года, и выделяемые на её реализацию средства федерального бюджета — порядка 200 млрд руб. — невелики. Но важно то, что впервые в постсоветской России Арктическая зона стала предметом особого внимания, выделена в качестве самостоятельного объекта управления и статистического учёта. Выполнение Госпрограммы в полном объёме станет небольшим, но плацдармом для дальнейшего более масштабного развития макрорегиона.

В ЭТОЙ СВЯЗИ особого внимания заслуживает программное решение о создании специальных опорных зон развития в арктических субъектах Федерации. В отсутствие финансовых возможностей для сплошного комплексного социально-экономического развития всего макрорегиона именно они выступают в роли центров организации транспортного обслуживания и социальной жизни на огромных северных пространствах, образуют каркас фундамента поддержки новых инвестиционных проектов в высоких широтах. Каждая опорная зона будет представлять собой самостоятельный объект планирования — комплексный долгосрочный проект, включающий в себя отдельные промышленные, сельскохозяйственные, логистические и социальные проекты. Конкретный набор намечаемых к реализации проектов в разных опорных зонах индивидуален в зависимости от складывающейся в том или ином субъекте Федерации ситуации и набора потребностей и возможностей. Так, в Воркутинской опорной зоне планируется ввод новых мощностей в угледобыче взамен выходящих, усиление геологоразведочных работ на металлургические и неметаллические полезные ископаемые с целью отраслевой диверсификации экономики, развитие функций транспортно-логистического центра для Северного Урала и Тимано-Печорской нефтегазовой провинции, реконструкция систем жизнеобеспечения. Чукотская опорная зона ориентирована на реализацию проектов в области развития морского, авиационного и автомобильного транспорта, горнодобывающей промышленности, традиционных отраслей сельского хозяйства.

Надо особо отметить, что создание опорных зон развития в новейшей управленческой практике — дело новое. Само это понятие имеет собственное содержание, не совпадающее со смыслом ставших уже традиционными "территорий опережающего развития" или "особых экономических зон". Опорные зоны развития, выступая в качестве комплексных проектов, при необходимости будут включать в себя и те, и другие, равно как и иные инструменты, повышающие привлекательность инвестиционных проектов. Новизна дела требует незамедлительного принятия

специального федерального закона. Его проект подготовлен, но, как водится в последние годы, погребён в недрах правительственного аппарата.

С точки зрения отраслевой Госпрограмма предусматривает модернизацию и ускоренное развитие в Арктической зоне рыбодобывающей, рыбоперерабатывающей промышленности и аквакультуры; судостроения и судоремонта; деревообработки; арктического туризма; традиционных для Севера отраслей сельского хозяйства; здравоохранения и образования с использованием технологий телемедицины и дистанционных систем обучения. Но почти две трети всех запланированных к реализации проектов приходится на геологоразведку, добычу и первичную переработку полезных ископаемых.

Авангардную роль будет играть нефтегазовый комплекс: главные в стране центры добычи углеводородов последовательно смещаются с Крайнего Севера за Полярный круг. В рамках Ямало-Ненецкой опорной зоны продолжится освоение месторождений на Ямале, на очереди — Гыданский полуостров. Предстоит увеличение объёмов геологоразведочных и добычных работ в Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции в Ненецкой и Воркутинской опорных зонах, на севере Красноярского края в Таймыро-Туруханской опорной зоне. Принципиально новый этап в развитии отечественной нефтяной и газовой промышленности с точки зрения техники, технологии, организации производства начался с освоением месторождений арктического шельфа. Эта работа будет продолжаться во все

Вячеслав ШТЫРОВ

АРКТИКА. ВЕЛИЧИЕ ПРОЕКТА

Русская цивилизация в её арктическом исполнении

более расширяющемся масштабе. Уже сегодня ПАО "Газпром" и ПАО "НК Роснефть" получили лицензии на право пользования десятками нефтегазоносных участков на побережье всех омывающих берега России морей Северного Ледовитого океана — от Баренцева на западе до Чукотского на востоке. Получены и первые хорошие результаты разведочных геологоразведочных работ, например, на участках Хатангский и Хара-Тумус шельфа моря Лаптевых.

Что касается добычи твёрдых полезных ископаемых, то Госпрограммой предусмотрена реализация ряда проектов по модернизации действующих производств и наращиванию минерально-сырьевой базы для них в Колыской, Воркутинской, Таймыро-Туруханской, Северо-Якутской и Чукотской опорных зонах развития. Планируется и организация новых предприятий по добыче угля, цветных, благородных и редкоземельных металлов.

Главным проблемным вопросом для развития природно-ресурсного комплекса Арктической зоны России остаётся недостаточная геологическая изученность этого громадного и до сих пор труднодоступного макрорегиона страны, особенно его восточной части — от Енисея до Берингова пролива. Решение этого вопроса возможно через возврат к трёхстадийной системе планирования и проведения геологоразведочных работ. В этой схеме первая стадия — региональные работы, целью которых является не открытие конкретных месторождений, а общегеологическое изучение территории и выявление перспективных на те или иные полезные ископаемые площадей или провинций — должна осуществляться за счёт средств государства. Проведение же следующих стадий работ — поиск месторождений на выявленных перспективных площадях и их разведку — целесообразно возложить на недоразработателей за счёт их собственных средств или, в особом сложном случае, на принципах государственно-частного партнёрства. Естественно, платежи за недоразработку и условия выдачи лицензий на стадию поиска должны быть значительно более льготными, чем на стадию разведки уже описываемых месторождений. Такая ранее существовавшая и хорошо себя зарекомендовавшая схема позволила бы стимулировать интерес частных компаний, в том числе малого и среднего бизнеса, к вложению средств в геологоразведку. Источником средств для финансирования государственной доли работ могут послужить отчисления части природоресурсных налогов и платежей в специальный фонд геологического изучения территории страны. Здесь можно провести прямую аналогию с дорожными фондами. В своё время от них отказались, но деградация дорожного хозяйства почти до крайней черты заставила восстановить и федеральный, и региональные дорожные фонды. В геологической ситуации полностью идентична.

Есть все основания полагать, что при правильной постановке дела по изучению недр прибрежные районы и шельф арктических морей станут надёжной минерально-сырьевой базой для народного хозяйства России в XXI веке. В то же время необходимо отчётливо понимать, что все виды природных ресурсов на планете конечны и их использование должно быть крайне рациональным. В этой связи настало время законодательными решениями полностью прекратить вывоз из страны тех видов сырья, использование которых будет определять научно-технический прогресс уже в ближайшее время, — например, редкоземельных металлов и элементов, некоторых цветных металлов. В случае если такое сырьё не находит пока спроса на внутреннем рынке, его месторождения должны быть просто зачислены в государственный резерв. К сожалению, в силу сложившегося в последние четверть века механизма вхождения России в систему мирохозяйственных связей, сегодня рано ставить вопрос о количественных ограничениях экспорта традиционных продуктов отечественной добычающей промышленности. Но необходимо прекратить хотя бы стимулирование его наращивания. Речь идёт, к примеру, о лютыхных режимах налогообложения на территориях опережающего развития, создаваемых сейчас в Дальнем Востоке специально для добычи предназначенных для экспортных поставок угля, руд цветных и чёрных металлов, других полезных ископаемых. Их организация бессмысленна и там, и даже в более сложной для освоения Ар-



Арктический Трилистник — военная база Российской Федерации на острове Земля Александры в архипелаге Земля Франца-Иосифа

ктической зоне Российской Федерации. Ведь, при практически нулевых доходах государства от принадлежащих всему народу природных ресурсов, в финале мы получим только снижение цен на них за счёт усиления конкуренции со своими же производителями из других регионов страны на мировых рынках — и лунные пейзажи отработанных карьеров. Стоит ли лишать будущие поколения россиян ресурсов ради галочек в отчётах об увеличении физических объёмов валового национального продукта? Нет, конечно. Вот почему минерально-сырьевой потенциал российской Арктики должен использоваться по мере государственной необходимости или созревания такой мировой рыночной конъюнктуры, когда эксплуатация месторождений частным капиталом обеспечивает выплату в бюджет всех положенных рентных платежей. Как известно, в настоящее время они имеют форму налога на добычу полезных ископаемых. Надо взять за правило, что никто и никогда не может быть освобождён от этого налога без крайней государственной нужды. В этом смысле общенародной собственности на недра,

В СОЗНАНИИ большинства россиян слова "Арктика" и "Северный морской путь" уже давно стали почти синонимами. Это вполне объяснимо, ведь героическое освоение морских просторов высоких широт для крайне необходимой транспортной связи запада и востока страны стало одним из значимых достижений Русской цивилизации. Но до самого последнего времени Северный морской путь был, по сути дела, каботажной трассой с очень сложной в организационном отношении схемой караванной проводки судов в своём восточном секторе. Использование его в таком виде в качестве международной транзитной транспортной магистрали было, прямо скажем, маловероятной фантазией. Грузоотправителям требуется надёжный постоянно действующий путь, а не сезонный с зависимостью от ледовой обстановки сроками навигации.

Ситуация коренным образом изменилась с активным освоением нефтегазовых месторождений Ямала и строительством в Обской губе двух новых морских портов для отгрузки сжиженного газа и сырой нефти — Сабетта и Новый Порт. Создаваемая газовиками и нефтяниками грузовая база уже сегодня требует ежесуточной отправки судов из этих портов за Северному морскому пути. Причём движение должно быть организовано как на запад, так и на восток. Если к этому добавить увеличивающийся в связи с геологическим изучением шельфа и созданием опорных зон развития в Арктике поток традиционных грузов, становится ясно, что Северный морской путь должен приобрести новое качество. Образно говоря, он должен превратиться в подвижный, но постоянно действующий канал в морских льдах. Именно в этом качестве наша арктическая морская магистраль одновременно с удовлетворением потребностей отечественного народного хозяйства может стать привлекательной для европейских и азиатских грузоотправителей.

Такая задача — дело инновационное, по степени сложности не имеющее аналогов в мировой практике. В рамках Госпрограммы развития Арктической зоны Российской Федерации начато создание материальной базы для её решения. Строятся три мощных атомных ледокола, проектируется их новая, ещё более технически совершенная и энергооборужённая серия. Проводятся мероприятия по повышению надёжности и степени освещённости арктических морей гидрометеорологическими данными. Планируется ввод в эксплуатацию модернизированной ледово-информационной системы "Север" и ледостойкой самодвижущейся платформы "Северный полюс" с разведочными на ней современными исследуемыми комплексом. Готовятся к запуску спутники для обеспечения надёжной связи в самых северных широтах. По заказам работающих в Арктике российских компаний запущено строительство дизель-электрических ледоколов для обслуживания подходов к морским портам и устьям судоходных рек, серий морских судов ледового класса дедвейтом от 40 до 120 тыс. тонн для перевозки контейнеров, негабаритных грузов, нефти, сжиженного газа, начата их эксплуатация. Реализуется и целый ряд других важных программных мероприятий. В совокупности они дадут Северному морскому пути новое качество транспортной магистрали мирового уровня.

Но для полноценного его функционирования необходимо не только обустроить собственно морской путь, но и самым существенным образом укрепить

береговую инфраструктуру. Прежде всего, речь идёт о портовом хозяйстве. Программными документами по Арктике предусмотрена реконструкция морских портов Диксон, Тикси, Певек и Провиденция. С ростом объёмов перевозок по Северному морскому пути новые возможности для развития получат наши главные океанские центры — Мурманск и Петропавловск-Камчатский. В них предполагается организовать логистические хабы для перегрузки контейнеров и наливных грузов с судов ледового класса на обычные и наоборот. Такой комбинированный способ перевозок на разных участках межконтинентальных трасс разными типами кораблей экономически пока наиболее обоснован. Важнейшим шагом не столько макро-регионального, сколько общегосударственного значения станет создание в западной части российской Арктики новых морских портов с подводными железнодорожными линиями в Архангельске, Индиге, Усть-Каре и Беломорске. Необходимость их создания вытекает в том числе из складывающихся геополитических обстоятельств. Как известно, с распадом Советского Союза целый ряд крупных портов на Балтике, к которым с 1860-х годов на протяжении почти полувека строились железнодорожные линии из Центральной России для экспортно-импортных операций, оказался за рубежами нашего государства. Для компенсации потерянных логистических мощностей в последние два десятилетия значительно развитие получили морские порты восточной части Финского залива — от Усть-Луги до Выборга. Но ни действующие, ни потенциальные возможности этой группы портов не в состоянии переработать весь нарастающий грузопоток, и его существенная часть направляется конечным потребителям через транспортные системы теперь уже иностранных и далеко не дружественных нам государств. Таким образом, российский Балтийский транспортный узел и по мощности недостаточен, и уязвим для всякого рода санкций и блокад. Вот почему есть настоятельная необходимость в новых портах в Европейской части страны с прямым выходом в океан. Их можно создать только на арктическом побережье. Здесь уместно провести прямую аналогию с событиями времён Первой мировой войны. Тогда блокада германским флотом заливов Балтийского моря отрезала Россию от союзников, и срочно было принято решение о строительстве в тяжелейших военных условиях морского порта в Колыском заливе и железной дороги Петрозаводск-Мурманск.

Наиболее масштабным проектом развития арктической морской портовой инфраструктуры является строительство многофункциональных глубоководных портов в районе Архангельска и в Индиге с двумя новыми подводными железнодорожными линиями. Первая из них — Белкомур — по маршруту Соликамск — Сыктывкар — Вендига — Карголары — Архангельск обеспечит прямой доступ промышленной продукции предприятий Урала к океанскому побережью. Вторая линия Индига — Соногорск с дальнейшим выходом через Ивдель на планируемую к сооружению Северо-Сибирскую железнодорожную магистраль создаст новый транспортный коридор для экспортно-импортных грузов Сибири. Обе линии имеют выходы на действующую Северную дорогу и будут использоваться для экспорта части угля и углеводородов, добываемых в Воркуте и на Ямале. Таким образом, грузовую базу для вновь создаваемых глубоководных морских портов составят промышленная и сельскохозяйственная продукция собственно арктических Архангельской, Ненецкой, частично Ямало-Ненецкой и Воркутинской опорных зон, а также Урала и Сибири. Её прогнозный объём превосходит планируемые мощности глубоководных портов Архангельска и Индиги и потребует переадресовки части грузов в Мурманск и российские порты на Балтике. Расчётная стоимость обоих проектов создания новых арктических портов и железнодорожных подводных к ним линий велика, составляет порядка половины триллиона рублей для каждого. Но сравнительно быстрая окупаемость делает их привлекательными для инвесторов, и уже прорабатываются вопросы финансирования строительства Белкомура и Архангельского порта на условиях концессии. На очереди — Индига.

ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ геополитических событий, связанные с этим усилием по укреплению оборонспособности наших северных рубежей, планы по развитию Ар-

ктической зоны Российской Федерации настоятельно выдвигают в повестку дня вопрос о необходимости создания сквозной от Мурманска до Анадыря Трансарктической железнодорожной магистрали. На первый взгляд, на сегодняшний день такой проект кажется нереальным. Но более детальное рассмотрение показывает его осуществимость в ближайшем десятилетии-двухлетии. В самом деле, связь Мурманска с Северной железной дорогой уже существует (Мурманск — Беломорск — Обозёрская — Коноша). Реконструкция с увеличением провозных возможностей Северной железной дороги от Коноши до Лабитанги предусмотрена инвестиционными программами ОАО "Российские железные дороги". Строительство нового участка Лабитанги — Коротчаево начинается в рамках одобренного специальной межведомственной рабочей группой правительства России проекта "Северный широтный ход". Его финансирование будет осуществляться совместно правительством Ямало-Ненецкого автономного округа, ОАО "Российские железные дороги", ПАО "Газпром" с использованием механизмов государственно-частного партнёрства в форме концессии. По такой же схеме с участием заинтересованных компаний нефтегазового сектора, горнодобывающей промышленности и энергетики вполне реально построить и следующий участок от Коротчаево до Игарки и Дудинки. Это уже половина пути. А дальше — на восток, к минералогическим провинциям месторождений платины, меди, никеля и кобальта Восточного Таймыра, алмазов и редкоземельных элементов северо-западной Якутии, цветных и благородных металлов северо-востока Якутии и Чукотки.

Трансарктическая железнодорожная магистраль станет опорным хребтом для намечаемых к строительству линий Белкомур, Индига — Соногорск, Воркута — Усть-Кара, Обская — Бованенково — Сабета, значительно повысит эффективность использования меридианных внутренних водных путей по рекам Обь, Енисей, Хатанга, Анабар, Лена, Яна, Индигирка, Колыма для обеспечения жизнедеятельности материальных районов Арктики и Крайнего Севера. Как показывает опыт создания Западно-Сибирского нефтегазодобывающего территориально-производственного комплекса,кратно снизятся затраты на освоение месторождений углеводородов и твёрдых полезных ископаемых шельфа и побережья моря Северного Ледовитого океана. Ещё больше, чем в экономическом плане, трансарктическая магистраль будет иметь значение для обеспечения обороны северных рубежей, связанности и политической целостности Российской Федерации.

Госпрограммой развития Арктической зоны России, кроме развития внутренней автодорожной сети в опорных зонах, предусматривается и строительство межрегиональных дорог федерального значения. В качестве наиболее важных из них можно выделить Нарьян-Мар — Усинск и Колыма — Омсукчан — Омолон — Анадырь. Необходимо особо отметить, что развитие в Арктике железнодорожного и автомобильного транспорта не является альтернативой морскому. Напротив, снимая с него небольшую часть нагрузки по логистическому обслуживанию внутренней жизни макрорегиона, они значительно усиливают экспортную и транзитную функции Северного морского пути, обеспечивая надёжность работы береговой инфраструктуры, способствуя созданию для него новой грузовой базы.

Разреженность пространства с точки зрения размещения поселений предопределяет особое значение для Арктики воздушного транспорта. Однако малая авиация, обслуживающая небольшие населённые пункты, находится в крайне запущенном состоянии. Эксплуатируются использующие дорогостоящее топливо морально и физически устаревшие летательные аппараты, рейсы выполняются нерегулярно, цены на билеты за пределами с точки зрения платёжеспособности населения, ежегодно прекращают своё существование многие местные аэропорты и авиаплощадки. Зачастую транспортные связи северных посёлков с остальным миром восстанавливаются только с наступлением сильных холодов, когда открываются льдовые переправы через реки и автомагистрали.

Такое положение дальше становится нестерпимым. Вот почему, несмотря на то, что в последней редакции Госпрограммы развития Арктической зоны Российской Федерации ещё и чернила не высохли, необходимо уже сейчас дополнять её специальным разделом о Полярной авиации. Она должна включать в себя и порядок отнесения воздушных линий к социально-значимым, субсидируемым; и план восстановления и принципов финансирования содержания местных аэропортов и площадок; и программу разработки и выпуска новой авиационной техники.

Окончание следует



КАК СОВАТОР грандиозного проекта битвы, вижу своими "целями" не только клеветников-фальсификаторов. А все эти "отметили и забыли до следующего юбилея. И что там может быть нового?". Да, корпус воспоминаний, документов изучен, "новым" может стать чуть иной угол зрения.

"Город имеет значение" Доказательство от противного. В прошлом очерке говорил о значении Сталинграда, Волги — единственной "нефтяной нити". О значении Имени. План "Цитадель" (1943), известно, Гитлер рассматривал как "реванш за Сталинград", "Курская дуга", прорыв флангов, окружение — наминало геометрию Сталинградской битвы. Но... Когда Кейтель высказался за наступление "и по политическим соображениям", генерал-полковник Гудериан резко возразил: "Как вы считаете, сколько людей вообще знает, где находится этот Курск?". Т.е. кроме опасения тяжёлых танковых потерь (что и произошло) Гудериан подметил морально-политический дефект плана: победа не компенсировала бы Сталинград.

Единственный во Второй мировой войне и, как ясно теперь, главный в мировой истории символ героизма, великих жертв и выдающейся военной победы. Даже спустя 80 лет китайцы, желая подчеркнуть значение своей победы под Уханью, называют её "Китайский Сталинград". Сирийцы, устоявшие в Алеппо, звали его своим Сталинградом. Многие присваивали это самое почётное звание в истории войн.

Второй Паулос — второй фельдмаршал, взятый в плен на поле боя. Через 233 года после шведского фельдмаршала Реншильда (Полтава). Этот труднейший счёт нельзя сбивать кучами французских маршалов, немецких фельдмаршалов, сдавшихся в плен при капитуляции государства. Последние (немецкие) так просто летели (как недавно членочки в Турцию за шмотками) — садиться американцам.

Откуда у парня сталинградская грусть

Воспоминания полковника (в Сталинграде сержанта) Г.К. Мухальченко: "После первой или второй, или третьей атаки немцев, которые были отбиты, нам дали задачу заминировать лоцины между высотой и станцией Котлубань. В это время и был ранен Рубен, сын Долорес Ибаррури. Я помню: его погрузили на телегу и отправили на Котлубань... В тот день после гибели комбата Рубен Ибаррури взял командование на себя, поднял батальон в атаку, враг был отброшен, лейтенант Ибаррури ранен. В госпитале скончался 4 сентября 1942 г. Похоронен на Аллее Героев Волгограда. Звание Героя присвоено в 1956 г. Долорес Ибаррури не раз приезжала на могилу сына в Волгоград."

200 метров Майкл Джонс, книга "Сталинград. Как Красная Армия выдержала немецкий натиск": "До берега оставалось всего 200 метров, русские были на грани поражения. Германские ВВС обладали превосходством в воздухе, перебриса подкрепления через Волгу среди бела дня была самоубийством. Но командир 13-й гвардейской дивизии считал, что обороняющиеся не удержат берег реки до наступления ночи и приказал переправляться: на кону стоит исход битвы, возможно — всей войны. Генерал Родимцев приказал своим войскам грузиться на баржи и начал переправу. В катер генерала попала бомба, когда он подходил к берегу. Погибли почти все, однако генерал чудом уцелел."

Антон Драган, 42 гвардейский стрелковый полк: "Больше суток вели бой в гвоздильном заводе. Боеи отползал с занятой позиции только тогда, когда под ним горел пол и начинала тлеть одежда. На перекрёстке Краснопольской и Комсомольской улиц мы заняли трёхэтажный дом. Он стал нашим последним рубежом."

"Всё смешалось в ставке фюрера" Непосредственный начальник Паулоса фон Вейхс (группа армий "Б") доносил в ставку: "Запёрты в рабочем посылке Спартановка советские соединения уничтожены" (15 октября).

А 20 октября начальник генштаба докладывал Гитлеру: "Части 16-й танковой и 94-й пехотных дивизий ("уничтоженных") проникли в западную часть Спартановки, заняли группу домов".

Гитлер в рейстаге (конец сентября): "Мы штурмуем Сталинград и возьмём его, на это можете положиться. Если мы это знали, нас не свинезей". Геббельс (беседа с турецкими журналистами): "Я всегда говорю, взвешивая свои слова, могу сказать с уверенностью: до зимы русская армия уже не будет опасной для Германии. Прошу вспомнить об этом через несколько месяцев". То были решающие дни борьбы по втягиванию в войну Турции. Погружается, избежавшей участи всех союзников Гитлера — территориальных потерь — благодаря Сталинграду, интуиции собственного руководства.

Телеграмма Мао Цзэдун (7 ноября): "С большой радостью приветствую годовщину Октября. Я уверен, эта годовщина — поворотный пункт к победе над фашизмом во всём мире... Ведь это 12 дней до исторического контрнаступления!"

Нарком на передовой Танки, шедшие в бой прямо из производной завода, — известны. Но в переломные дни рядом с рабочими Тракторного завода налаживал работу уполномоченный ГКО зампредсовнаркома, нарком танковой промышленности В.А. Малышев.

Валим всё на фюрера! Спортивно-меамуарное соревнование немецких полководцев: "Гитлер запретил Паулосу вырваться из окружения. Погубил". Доводы генерала Чуйкова, кратко: "Паулос мог нанести удар 23-24 ноября на прорыв. Допустим, брешь пробили, бросив всю технику, артиллерию (горюче-на исходе!) вышел бы... в открытое поле. А Гитлер приковал к окружённым — пять наших армий! Они могли на оперативном просторе ударить на Ростов-на-Дону и отрезать всю группу армий "А" на Кавказе, как и армия Паулоса. Которая держалась по 2 февраля. В степи она была бы рассеяна, уничтожена, пленена в течение нескольких дней".

Увы, в мировой литературе анализ победителя, генерала Чуйкова, менее "раскручен", чем стенограмма побеждённых. А без учёта "висящей" немецкой группировки на Кавказе приказ Гитлера держаться в Сталинграде непонятен, обесценивает стратегические усилия нашего командования: "победили немцев из-за сумасшедшего фюрера!"

Игорь ШУМЕЙКО