

ВОПРОС - ОТВЕТ

Известно, что гидротехническое строительство привело к тому, что на многих наших реках изменились условия естественного воспроизводства рыбы. Какие мероприятия проводятся в нашей стране, чтобы устранить отрицательные последствия строительства гидротехнических сооружений?

В. Мостовой, Астрахань

ПРОБЛЕМА, указанная Вами, действительно серьезная. Согласно проектным проработкам отбор пресных вод для различных целей народного хозяйства в южных бассейнах страны будет возрастать, что может усилить негативные последствия для рыбного хозяйства. В этих условиях одной из эффективных мер по улучшению условий воспроизводства рыбных запасов является проведение в широких масштабах работ по рыбохозяйственной мелиорации водоемов, улучшению состояния нерестилищ, условий нагула рыбы.

За последние 20 лет объем мелиоративных работ на внутренних водоемах значительно возрос. В 1970 - 1982 гг. на эти цели израсходовано денежных средств в 7 - 8 раз больше, чем в 60-е годы.

Для того чтобы улучшить условия естественного воспроизводства ценных промысловых рыб в Волго-Каспийском бассейне, в 1976 г. в низовьях Волги был построен вододелитель и отмелиорировано в восточной части дельты реки 215 тыс. га нерестилищ для частиковых рыб. В результате работы вододелителя на этих нерестилищах, по данным научных организаций и органов рыбоохраны, происходит успешное размножение ценных промысловых рыб.

Промысловый возврат по проектным расчетам от работы вододелителя и нерестилищ - 125 тыс. т рыбы в год.

Для пропуска производителей осетровых, сельдей и частиковых рыб из Каспийского моря на нерестилища в дельте Волги построено 16 каналов-рыбоходов протяженностью 661 километр.

В настоящее время на Волге ниже Волгоградского гидроузла построены искусственные нерестилища для осетровых на площади 44,9 гектара. В предплотинной зоне Волгоградской ГЭС создано насыпное нерестилище для белорыбицы на площади 3,86 га, которое хорошо зарекомендовало себя. Искусственные нерестилища установлены и в бассейнах других рек.

В бассейне Балтийского моря проходят испытания искусственные нерестилища (для салаки) типа нерестовых полей из отработанных автомобильных шин с сетчатым полотном. Первые испытания показали, что такие нерестилища весьма эффективны.

В бассейнах Волги, Дона, Днепра и других рек южного склона осуществлена мелиорация естественных нерестилищ на площади более 240 тыс. гектар.

К мероприятиям по улучшению условий для естественного воспроизводства рыб относится также строительство в теле расположенных на реках плотин рыбопропускных сооружений, обеспечивающих пропуск проходных рыб на верхние участки зарегулированных рек, где сохранились естественные нерестилища. В настоящее время на Волге, Дону, Кубани и других реках эксплуатируются 11 рыбопропускных сооружений, через которые на естественные нерестилища ежегодно проходят около 35 млн. производителей осетровых, лососевых, сельдевых и других проходных и полупроходных рыб.

Специалисты создали ряд высокоэффективных сооружений, пропускающих через гидроузлы к местам нереста необходимое для воспроизводства количество рыб.

Например, пропускной шлюз на Кочетовском гидроузле на Дону состоит из рыбонакопителя, рабочей камеры и выходного лотка. Конструкция шлюза обеспечивает непрерывную подачу воды в накопитель для привлечения рыбы. Из накопителя рыба переводится в рабочую камеру, где происходит ее шлюзование, а затем она поступает в выходной лоток. Через этот шлюз ежегодно проходит около миллиона рыб.

Разработана и построена для Рижской гидроэлектростанции на Даугаве первая в мире плавучая установка для накопления и транспортировки рыбы.

Сооружения, построенные в СССР, позволяют успешно решать задачу пропуска рыб через гидроузлы.

В 1982 г. Президиум Верховного Совета СССР принял постановление, в котором предусматривается усиление контроля за соблюдением требований законодательства об охране и воспроизводстве рыбных запасов.

Разработаны две основные группы способов защиты - экологические и поведенческие.

Экологический принцип защиты основывается на использовании закономерностей, связанных с образом жизни рыб (распределением, миграциями) и особенностями их попадания в водозаборные сооружения.

Поведенческий принцип защиты рыб предусматривает использование поведенческих реакций на определенные раздражители (сетчатое полотно, электроток, свет, звук и др.) и отведение молоди из зоны действия водозабора.

Проблема рыбозащиты очень актуальна. В связи с этим она включена Госкомитетом СССР по науке и технике в план важнейших народнохозяйственных исследований десятой и одиннадцатой пятилеток. К решению этой проблемы привлечены научные и конструкторские организации Минводхоза СССР, Минэнерго СССР, АН СССР, Минрыбхоза СССР, Минвуза СССР, Госстроя СССР и др.

Хотелось бы узнать данные о рождаемости и смертности в нашей стране.

В. Аликов, Н. Воскресенский, Минск

Публикуем таблицу из краткого статистического сборника "СССР в цифрах в 1983 году", М., Финансы и статистика, 1984.

РОЖДАЕМОСТЬ, СМЕРТНОСТЬ И ЕСТЕСТВЕННЫЙ ПРИРОСТ НАСЕЛЕНИЯ В СССР (на 1 000 человек населения)

Годы	Число родившихся	Число умерших	Естественный прирост

```

FACE="Arial""P"1940"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff"
HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P ALIGN="RIGHT""31,2"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%"
VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff" HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P
ALIGN="RIGHT""18,0"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff"
HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P ALIGN="RIGHT""13,2"/FONT""/TD" "/TR" "TR""TD
WIDTH="29%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff" HEIGHT=12" "FONT
FACE="Arial""P"1960"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff"
HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P ALIGN="RIGHT""24,9"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%"
VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff" HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P
ALIGN="RIGHT""7,1"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff"
HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P ALIGN="RIGHT""17,8"/FONT""/TD" "/TR" "TR""TD
WIDTH="29%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff" HEIGHT=12" "FONT
FACE="Arial""P"1970"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff"
HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P ALIGN="RIGHT""17,4"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%"
VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff" HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P
ALIGN="RIGHT""8,2"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff"
HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P ALIGN="RIGHT""9,2"/FONT""/TD" "/TR" "TR""TD
WIDTH="29%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff" HEIGHT=12" "FONT
FACE="Arial""P"1975"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff"
HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P ALIGN="RIGHT""18,1"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%"
VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff" HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P
ALIGN="RIGHT""9,3"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff"
HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P ALIGN="RIGHT""8,8"/FONT""/TD" "/TR" "TR""TD
WIDTH="29%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff" HEIGHT=12" "FONT
FACE="Arial""P"1980"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff"
HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P ALIGN="RIGHT""18,3"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%"
VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff" HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P
ALIGN="RIGHT""10,3"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff"
HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P ALIGN="RIGHT""8,0"/FONT""/TD" "/TR" "TR""TD
WIDTH="29%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff" HEIGHT=12" "FONT
FACE="Arial""P"1981"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff"
HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P ALIGN="RIGHT""18,5"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%"
VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff" HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P
ALIGN="RIGHT""10,2"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff"
HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P ALIGN="RIGHT""8,3"/FONT""/TD" "/TR" "TR""TD
WIDTH="29%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff" HEIGHT=12" "FONT
FACE="Arial""P"1982"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff"
HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P ALIGN="RIGHT""18,9"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%"
VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff" HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P
ALIGN="RIGHT""10,1"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff"
HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P ALIGN="RIGHT""8,8"/FONT""/TD" "/TR" "TR""TD
WIDTH="29%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff" HEIGHT=12" "FONT
FACE="Arial""P"1983"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff"
HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P ALIGN="RIGHT""20,1"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%"
VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff" HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P
ALIGN="RIGHT""10,3"/FONT""/TD" "TD WIDTH="24%" VALIGN="TOP" BGCOLOR="#ffffff"
HEIGHT=12" "FONT FACE="Arial""P ALIGN="RIGHT""9,8"/FONT""/TD" "/TR" "/TABLE"

```

Основная часть грузов стран СЭВ перевозится по железной дороге. Однако колея железной дороги в СССР шире, чем в других социалистических странах, что создает трудности в грузообороте. Делается ли что-либо для того, чтобы привести колеи железной дороги к одному размеру? Если да, то что намечено и что уже сделано?

А. Тиренко, Фрунзе

Отвечает кандидат экономических наук Н. МОЖАРОВ.

В ПРОШЛОМ веке, когда начиналось железнодорожное строительство в России, выбор здесь более широкой железнодорожной колеи (1520 мм), чем в Западной Европе (1435 мм), опирался как на стратегические, так и на экономические соображения. Считалось, что перспективные крупные перевозки, особенно массовых грузов на огромные расстояния страны, будет легче обеспечить вагонами большей грузоподъемности и локомотивами большей мощности, которые легче создать на более широкой колее.

Развитие же внешнеторговых железнодорожных перевозок в сообщениях со странами Западной Европы не принималось во внимание, так как внешняя торговля России традиционно велась морским путем. Даже в настоящее время более половины внешнеторговых перевозок СССР со всеми странами мира проходят морем, а по железной дороге осуществляется 23,1 проц. полного объема его экспорта и импорта. Однако в сообщениях СССР с такими странами - членами СЭВ, как Монголия, Румыния, Польша, Венгрия, Чехословакия, железнодорожный транспорт играет ведущую роль.

В Монголии ширина железнодорожной колеи такая же, как в СССР. Поэтому проблемы перехода грузов с одной колеи на другую существуют главным образом на советской границе с европейскими странами - членами СЭВ.

Первую и, казалось бы, самую простую мысль о решении этой проблемы путем введения единой ширины железнодорожной колеи в СССР и в этих странах приходится сразу же отбросить, как нереальную, но вовсе не из-за технических трудностей перешивки колеи и габаритных ограничений, которые успешно преодолевались во время мировых войн при движении фронта в ту или другую сторону. Дело в том, что введение единой колеи означало бы необходимость полной реконструкции, а во многих случаях - замены всех локомотивов и вагонов, существующих либо на той, либо на другой колее. А это означало бы во многие сотни раз большие экономические трудности, чем те, что вызываются передачей грузов с одной колеи на другую. Кроме того, это не решило бы проблемы, а лишь отнесло бы трудности преодоления разной ширины колеи с советской границы на границу европейских стран - членов СЭВ с капиталистическими странами Западной Европы.

В экономически обоснованных случаях, т. е. до определенного предельного размера потока грузов, трудности перехода с одной колеи на другую преодолеваются как путем перегрузки грузов из вагонов одной колеи в вагоны другой колеи, так и путем перестановки вагонов одной колеи на тележки другой колеи. Как правило, на тележки колеи 1435 мм переставляются советские вагоны, так как конструкция вагонов европейских стран - членов СЭВ не приспособлена для использования их с автосцепкой, которая была введена на железных дорогах СССР еще в довоенное время. (На железных дорогах европейских стран СЭВ, как и во всей Западной Европе, вагоны до сих пор сцепляются вручную, винтовой сцепкой.)

В ряде случаев, однако, размеры перевозок грузов на определенном направлении возрастают настолько, что даже прекрасно развитые и оборудованные пограничные станции не могут справиться с перегрузкой. В таких случаях сооружаются так называемые "глубокие вводы колеи 1520 мм", которые проходят от советской границы по территории европейских стран СЭВ до пункта, где потребляется масса перевозимого груза, "погашается грузопоток". Именно это транспортно-экономическое обстоятельство, а не технический признак протяженности линии определяет содержание термина "глубокий ввод".

Самым первым "глубоким вводом" стала очень небольшая по протяженности (всего 14 км), но очень важная в экономическом отношении магистраль, которая в первые послевоенные годы соединила сеть советских железных дорог через пограничную станцию Рени (СССР) с румынским городом Галац и обеспечила бесперегрузочные экспортные перевозки из СССР в Румынию.

В 1966 г. вступил в строй второй глубокий ввод широкой колеи протяженностью около 100 км, на этот раз от г. Ужгорода (СССР) до г. Кошице (ЧССР).

В рамках реализации Долгосрочной целевой программы сотрудничества по развитию транспортных связей стран - членов СЭВ в конце 1980 г. была введена в строй первая очередь глубокого ввода широкой колеи от г. Владимира-Волынского (СССР) до Катовице (ПНР) протяженностью более 400 километров.

Администрация Белого дома и послушные ей средства массовой информации пытаются доказать, что вооруженное вторжение США на Гренаду не противоречило нормам международного права. То, что такие утверждения - заведомая ложь, сомнения не вызывает. Но хотелось бы знать, какие конкретно нормы международного права попорчены Вашингтоном.

Л. Аристов, пропагандист, Ленинград

АМЕРИКАНСКИЕ средства массовой информации, а вкуче с ними и различные "радиоголоса" в обоснование вооруженной интервенции делали и делают ссылки на необходимость "предотвращения хаоса" на Гренаде, на срочную, официальную просьбу, адресованную США рядом стран Карибского бассейна, входящих в Организацию восточнокарибских государств (КАРИКОМ), об оказании им помощи в "восстановлении правопорядка и демократии" на Гренаде, на положения договора 1981 года о создании КАРИКОМ и т. д.

С точки зрения современного права ни один из доводов, выдвинутых официальным Вашингтоном, не может служить основанием для вооруженного вмешательства США во внутренние дела суверенного государства, каковым является Гренада.

Совершив вооруженное вторжение на Гренаду и оккупировав территорию этой страны, Соединенные Штаты не только нарушили закрепленный в уставе ООН принцип запрещения силы или угрозы силой в международных отношениях - они совершили агрессию.

От того, что Белый дом назвал интервенцию на Гренаду акцией "многонациональных сил", включив в состав сил вторжения около 300 военнослужащих государств КАРИКОМ, агрессия не перестала быть агрессией, так как в определении агрессии термин "государство" включает также понятие "группа государств".

Кроме того, в соответствии со ст. 5 Определения агрессии, никакие соображения любого характера - политического, экономического, военного или иного - не могут служить оправданием агрессии. В свете этого положения нелепыми выглядят попытки США оправдать вторжение на Гренаду необходимостью "предотвращения хаоса", "восстановления правопорядка и демократии" на гренадской земле, а также необходимостью "обеспечения безопасности" находившихся на Гренаде американских граждан и "защиты жизненных интересов США".

Совершенно беспочвенными являются ссылки на договор 1981 года о создании Организации восточнокарибских государств. Во-первых, в этом договоре речь идет о коллективных действиях лишь против внешней агрессии, причем на основе решений, единогласно принятых его участниками. Внешняя же агрессия в данном случае исходила от самих США.

Во-вторых, единогласного решения о коллективных действиях против Гренады принято не было. В-третьих, ни одно из положений этого договора не предусматривает возможности вооруженного вмешательства в отношении государств - членов организации. Кроме того, США вообще не являются участником этого договора.

Таким образом, в соответствии с нормами современного международного права, на США лежит ответственность за совершение тягчайшего международного преступления.

Ответы подготовили: А. СИРОТА, С. ЕГОРОВ