

*Россия формируется как энергетическая держава абсолютно нового типа, обладающая более мощным влиянием, чем картель ОПЕК. Основной причиной этого являются ее мощные позиции в различных областях энергетики: не только в нефтяной, но и в газовой, угольной и атомной...*

*Скотт Монтгомери, американский ученый*

Еще Ломоносов в свое время говорил: «Россия будет прирастать Сибирью». Россия в основном и приросла Сибирью, если под Сибирью понимать нынешнюю Сибирь (Западно-Сибирская равнина и Среднесибирское плоскогорье, горы Алтай и Саяны, горные края около озера Байкал, Читинская область) и Дальний Восток России (Якутия, Чукотка, Камчатка, Магаданская область, Амурская область, остров Сахалин, Еврейская автономная область, Хабаровский и Приморский края, Курильские острова, а теперь еще и Забайкалье с Республикой Бурятия). Более шестидесяти процентов этой территории находится в зоне вечной мерзлоты.

Территория гигантская, по площади более чем вдвое превосходящая Европу. Но климат этой территории значительно суровей европейского. Полюс холода Северного полушария находится именно на Дальнем Востоке России на территории Якутии в районе села Оймякон (центр средних изотерм января). В то время как линия температуры  $0^{\circ}$  будет проходить из Англии и Северной Франции на юго-восток через Южную Европу, Черное море, Турцию, Среднюю Азию и север Индии к юго-востоку Азии и Южному Китаю.

В настоящее время на территории Сибирского и Дальневосточного федеральных округов проживает около двадцати пяти миллионов человек. Максимальная численность населения на Дальнем Востоке была зафиксирована в 1991 году — восемь миллионов шестьдесят четыре тысячи человек, а в 2017 году население Дальневосточного федерального округа составило всего шесть миллионов сто восемьдесят три тысячи человек.

Но более-менее приемлемая плотность населения наблюдается только в южных районах Сибири и Дальнего Востока, при этом бóльшая часть региона практически безлюдна. На севере города и поселки существуют только в районе портов (Дудинка, Диксон, Тикси, Магадан, Анадырь, Якутск (речной порт на реке Лене) и залежей полезных ископаемых (Салехард, Новый Уренгой, Ханты-Мансийск, Сургут, Нижневартовск, Ноябрьск, Норильск).

В связи с потеплением в Арктике начинается создание инфраструктуры для Северного морского пути. Север Сибири и Дальнего Востока представляет собой тундру, а на востоке региона — зоны с горным ландшафтом, южнее (от Уральских гор до реки Лены, к северу от реки Амур до отрогов Сихотэ-Алиня, практически целиком захватывая остров Сахалин и полуостров Камчатка) располагается зона хвойных лесов (тайга).

Из-за холодного климата и плохо приспособленных для земледелия почв в северных районах слабо присутствуют сельскохозяйственные предприятия. Более того, даже возникшие на этой территории в советский период колхозы и совхозы в большинстве своем были закрыты, кое-где сохранились лишь дачные поселки и животноводческие объекты. В южных районах Дальнего Востока сельское хозяйство развито лучше, но все равно не позволяет полностью раскрыть потенциал сельского производства.

Дальневосточные территории богаты полезными ископаемыми, водными и другими природными ресурсами. Эту часть страны необходимо серьезно осваивать, иначе от природных богатств стране не будет пользы. В первую очередь необходимо развивать инфраструктуру, а именно строить и восстанавливать железные и автомобильные дороги, морские и речные порты, аэропорты, а также создавать новые и развивать существующие городские и сельские поселения. При фрагментарном наличии такой инфраструктуры любые работы в данном регионе крайне затратны. Современная инфраструктура (в том числе дороги, линии электропередач и связи, источники энергии: ГЭС, ТЭС, АЭС) жизненно необходима и для сохранения природных богатств региона от посягательств со стороны других государств.

Строительство Транссибирской магистрали в конце XIX — начале XX века имело стратегическое значение. Возведение магистрали стоило огромных затрат, но решило важнейшую задачу — связало железной дорогой Центральную Россию с Сибирью и Дальним Востоком.

Известный экономист, публицист, доктор экономических наук М. Г. Делягин отразил значимость строительства Транссиба в своей книге «Россия перед лицом истории: конец эпохи национального предательства»:

*«Классическим примером социально значимых производств, обычно неэффективных с точки зрения непосредственно эксплуатирующих их фирм, в отличие от общества в целом, является Транссиб, даже первая очередь которого окупилась с точки зрения железнодорожников (исходя из сравнения оплаты перевозок с расходами на строительство) лишь через полвека, как раз к началу коллективизации. Понятно, что с точки зрения общества кумулятивный эффект от качественного роста деловой активности, в результате его функционирования, окупил затраты несравнимо раньше, — не говоря о том, что без него удержать в составе России Дальний Восток, а также, вероятно, Забайкалье и Восточную Сибирь было бы весьма затруднительно».*

Проектирование и строительство железной дороги через всю страну при технологическом уровне, присущем концу XIX века, — это подвиг министров, инженеров и рабочих.

Если внимательно посмотреть на карту мира, то можно заметить, что существует возможность соединить все континенты, кроме Австралии и Антарктиды, автомобильными и железными дорогами. Строительство такой межконтинентальной, непрерывной дороги значительно увеличит скорость доставки грузов и теснее свяжет Африку, Европу, Азию, Южную и Северную Америки, а следовательно, позволит интенсивнее развивать мировую промышленность всех стран и международное сотрудничество во всех сферах. Конечно, это потребует значительных

финансовых затрат, а также согласований на межгосударственных уровнях, но зато гарантированно даст миру толчок к развитию во всех отраслях.

Президент РЖД Владимир Якунин на заседании Российской академии наук в Москве в 2013 году предложил проект Трансазийской супермагистралю от Лондона до Нью-Йорка (через Ла-Манш, Европу, Азию и Берингов пролив) длиной более двадцати тысяч километров. Причем понятие «супермагистраль» включает в себя не только железные дороги, но и автомобильные трассы, а также нефте- и газопроводы и другие объекты коммуникации.

Автор проекта уверен, что строительство супермагистралю поможет развитию государств, через которые она будет проходить. Правда, президент РЖД не уточнил, как именно будут соединены дорогой Россия (Чукотский полуостров) и США (полуостров Аляска) в районе восьмидесятишестикилометрового перехода через Берингов пролив — железнодорожным или автомобильным мостом, паромной переправой или тоннелем. Также открыт вопрос о цене и инвесторах проекта, оцененного в триллионы долларов США, а потому называемого в народе «ГОЭЛРО XXI века». Однако, по мнению автора, этот межгосударственный коридор даст импульс для развития глобальной экономики и поможет преодолеть системный кризис, создав новые предприятия и рабочие места.

Декан факультета мировой экономики и мировой политики ВШЭ, почетный председатель президиума Совета по внешней и оборонной политике Сергей Караганов в беседе с корреспондентом издания «Военно-промышленный курьер» от 06.04.2016 заявил:

*«Россия вполне может предложить миру свои конкурентные преимущества. К примеру, есть огромный спрос на водо- и энергоемкие товары, развивая производство которых мы можем поднять Сибирь и Дальний Восток, но наши элиты сопротивляются, хотя уже слабее, ускоренному развитию этих регионов».*

Пресная вода является необходимым условием для жизни человека. По прогнозам, к 2025 году в мире от нехватки воды будут страдать более трех миллиардов человек. При этом стоимость литра чистой бутилированной воды на мировом рынке может превышать стоимость литра высокооктанового бензина АИ-98.

На Дальнем Востоке необходимо использовать новейшие безотходные экологические технологии или же использовать современные методы очистки (в том числе воды). Обилие водных ресурсов в этом регионе позволит построить множество заводов, производящих качественную бутилированную воду. А развитие инфраструктуры поможет создать логистику, позволяющую доставлять и реализовывать ее в странах, остро нуждающихся в пресной воде.

Россия экспортирует углеводороды в Европу (удовлетворяя тридцать процентов ее потребностей в углеводородах) и Восточную Азию (Китай, Япония, Южная Корея), причем не только сырую нефть и газ, но и продукты нефтепереработки. Также Россия имеет намерение в ближайшее время заключить сделку о постройке морского газопровода в Пакистан и, соответственно, поставке газа туда и далее в Индию. Газ в Пакистан под контролем России пойдет из Ирана и Туркменистана.

По экспорту угля Россия занимает третью позицию в мире, экспортируя более ста восьмидесяти миллионов тонн каменного угля.

С ГЭС, расположенных на левых притоках реки Амур, осуществляется поставка электроэнергии в Китай.

На Земле обнаружено достаточно много залежей урановых руд, технологии их обогащения с помощью центрифуг очень быстро развиваются. Существует гипотеза о том, что запасов урана человечеству хватит на срок, сравнимый со сроком углеводородной энергетики. С 2010 года Россия подписала контракты и договоры о сотрудничестве более чем с двадцатью странами о строительстве

атомных электростанций и поставке топлива для их работы, а также помощи в эксплуатации этих объектов.

Только в России работают промышленные атомные реакторы на быстрых нейтронах — на Белоярской АЭС (БН-600, БН-800), есть и завод по производству МОКС-топлива для этих реакторов. В конце 2015 года Россия совершила ядерный прорыв, завершив разработку революционного ядерного реактора четвертого поколения «Брест», также известного как проект «Прорыв». Он относится к атомным реакторам замкнутого цикла, и после его работы практически не остается ядерных отходов. Опытный образец имеет мощность 300 МВт, в промышленных же образцах мощность будет увеличена до 700-1200 МВт. В настоящее время такой реактор строится в Белоярске.

В России в 2020 году планируется запуск реактора по проекту «Прорыв», а к 2030 году станет реальной возможностью создания замкнутого ядерного цикла.

Только Россия имеет атомные ледоколы, а недавно была построена первая плавучая атомная станция для порта Певек.

Во время «прямой линии» седьмого июня 2018 года президент России В. В. Путин сказал о важности связанности территории России, строительстве дорог и сопутствующей инфраструктуры.

В настоящее время известно, что участок железной дороги от станции Томмот до Якутска будет достраивать акционерная компания «Железные дороги Якутии», которая выиграла конкурс на строительство после расторжения контракта с прежним генподрядчиком — инжиниринговой компанией «Трансстрой». Об этом одиннадцатого апреля 2018 года сообщила пресс-служба министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия).

При этом пусковой комплекс Томмот — Нижний Бестях (Якутск), строительство которого ведется с 2005 года, планировалось ввести в эксплуатацию еще в 2012 году. Готовность объекта составляет девяносто четыре процента, построено четыреста тридцать девять километров железнодорожного полотна.

АК «Железные дороги Якутии» является владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования Нерюнгри — Томмот протяженностью триста шестьдесят восемь километров и перевозчиком грузов на этом участке. С 2014 года осуществляет временную эксплуатацию строящегося участка Томмот — Нижний Бестях.

В Хабаровском крае начались работы по проектированию новой железнодорожной ветки к будущему мосту на остров Сахалин. «Техническое задание предусматривает начать строить ветку к будущему переходу с 2021 года», — заявил сотрудник АО «Дальгипротранс» Дмитрий Симуков [«Хабаровский край сегодня»].

Для развития Сибири и Дальнего Востока России нужны две широтные железные и автомобильные дороги от Урала до побережья Тихого океана. Одна — северная — от Салехарда или Лабытнанги через Ныду, Тазовский, Игарку до реки Лены и далее на юг до Якутска, где она пересечется со второй дорогой. Она, северная, будет проходить через Сибирские увалы от города Нягань до устья реки Подкаменная Тунгуска, далее до Якутска по Центральному Тунгусскому и Приленскому плато, затем до Магадана и далее до Анадыря и Уэлена.

Кроме этого, надо построить несколько меридиональных дорог: вдоль Уральских гор, от Петропавловска-Камчатского до Певека, по берегам рек Енисей, Лена и Индигирка. Нужна также железная дорога от Хабаровска до села Самарга на берегу Японского моря, а еще автомобильная и железная дороги на мыс Лазарева со строительством моста через Татарский пролив (это поможет связать Россию с Японией), прямая железная дорога от Селихино до Находки.

Для развития Северного морского пути необходимо: строительство новых и развитие уже существующих портов на побережье морей акватории Северного Ледовитого океана, создание сопутствующей инфраструктуры: прокладка безопасных морских маршрутов, строительство маяков и спасательных постов на побережье, а также предприятий по добыче полезных ископаемых и их переработке, постройка плавучих или средних по мощности АЭС, проведение линий электропередач, обеспечение надежной связи (оптоволоконные и спутниковые линии связи, телефонные линии и вышки сотовой связи).

Требуется и развитие узловых аэропортов, и строительство новых внутренних и международных терминалов в Якутске, Магадане, Петропавловске-Камчатском, Норильске с расширением самолетного парка, привлечением авиакомпаний и созданием большого количества маршрутов; строительство малых аэропортов и аэродромов возле населенных пунктов с сопутствующим развитием малой авиации и аэромобилей; создание промышленных центров и кластеров: судостроительных, рыболовных, образовательных, научных, сельскохозяйственных, культурных; строительство и развитие инфраструктуры незамерзающих портов в Приморском крае и на южном побережье Сахалина, на юге Камчатки.

На первом этапе необходимо: построить железную дорогу от Якутска до Магадана и модернизировать автодорогу «Колыма», продолжить автомобильную и железную дороги до Уэлена с ответвлением до городов Певек и Петропавловск-Камчатский; проложить трассу до мыса Лазарева и связать остров Сахалин с материком железной и автомобильной дорогами в районе мыса Лазарева с помощью моста или тоннеля, продлить автомобильную трассу А-375 до Находки и построить прямую железную дорогу от Селихино до Находки.

На втором этапе следует возвести широтные железные и автомобильные дороги от Урала до Якутска, в случае нехватки средств хотя бы одну широтную железную дорогу.

На третьем этапе нужно построить меридиональные железные и автомобильные дороги вдоль Урала и по берегам рек Енисей, Лена, Индигирка.

На четвертом этапе соорудить железную и автомобильную дороги вдоль Охотского моря от Комсомольска-на-Амуре до Магадана.

По времени продолжительность каждого этапа составляет пять-десять лет, но с учетом новых технологий есть возможность уложиться и в меньший срок, при этом избежав лишних финансовых затрат. Самым важным и сложным является первый этап.

Строительство железной и автомобильной дорог от Якутска до Уэлена (при создании автомобильной и железной дороги в Северной Америке от побережья Чукотского моря до Анкориджа и Фэрбанкса) дает возможность связать Азию, Европу, Африку с Северной и Южной Америкой автомобильными трассами и скоростными железными дорогами.

Седьмого июня 2018 года Южная Корея вступила в международную организацию сотрудничества железных дорог (ОСЖД), что в перспективе позволит ей соединить свою железнодорожную систему с Транссибирской магистралью через территорию КНДР. Таким образом Южная Корея надеется доставлять грузы в Европу, которые сейчас приходится отправлять морским путем (морской маршрут подразумевает большие финансовые и временные траты).

В этот же день президент России В. В. Путин во время «прямой линии» сообщил, что в России будет реализована программа «Сфера», которая предполагает запуск в течение нескольких лет более чем шестисот спутников, которые будут заниматься позиционированием и зондированием Земли и обеспечивать высоко-

качественную связь. Такое качество связи, а также широкий охват ею, поможет практически полностью заменить кабельную связь, при этом сделав ее дешевле и доступнее.

В качестве источников финансирования выступают: федеральный бюджет РФ, частное финансирование, деньги из бюджетов других государств и компаний, заинтересованных в строительстве (здесь необходимо внимательно следить за иностранными инвестициями и заключаемыми договорами, чтобы не потерять национальный суверенитет).

Конечно, для всего этого России необходимо внедрять современные технологии в авиа- и автомобилестроении, судостроении, нефтехимии, сельском хозяйстве, энергетике (в том числе биоэнергетике) и образовании, производить скоростные поезда и пути сообщения.

Вследствие массовой миграции населения с территории Дальнего Востока крайне важно создать условия для привлечения молодых специалистов, для которых и с помощью которых будут созданы соответствующие самым современным стандартам условия жизни, работы, досуга, например высокая заработная плата, субсидируемые авиаперелеты. Для этого в состав Правительства РФ и правительств регионов должны войти мыслящие стратегически, творчески, любящие свою страну, разбирающиеся в новых технологиях люди.

В настоящее время существуют новые гуманитарные технологии управления, создания благоприятного для творчества микроклимата, что поможет выполнить самые сложные стратегические задачи и даст цель и мотивацию населению всей страны.

