АРКТИКА — РУССКИЙ ПЛАЦДАРМ

Гиперборея в прошлом и будущем

Максим КАЛАШНИКОВ

Окончание. Начало — на стр. 1

МЫ ЕЩЁ НЕ ЗНАЕМ доподлинно, каким будет климат Арктики в будущем. Станут ли великие сибирские реки, увеличивая сток, растапливать огромные полыньи во льдах Северного Ледовитого океана (СЛО)? Останется ли океан Ледовитым или же из-за глобального потепления превратится в подобие холодного, бурного, но незамерзающего Северного моря? Станет ли в результате всего этого Арктика новой ареной соперничества великих держав, где пролягут оживлённые морские торговые маршруты, и примутся маневрировать авианосные эскадры? Прогреет ли Солнце Арктику, альбедо которой снизится после исчезновения ледового покрова, и приведёт ли это к драматическому повышению температуры и уровня океана на всей планете?

Так или иначе, наша Мечта — воздвигнуть здесь свою Северную цивилизацию. Всему миру показав, как надо жить в гармонии с природой, но и со всеми благами высоких технологий. При этом и самим поднявшись на новую ступень эволюции.

ГРОЗНЫЙ СЕВЕРНЫЙ ВЫЗОВ

Как бы ни повернулась судьба, полярное побережье, этот северный, причудливо изрезанный фасад Империи, — по-прежнему будет простираться на 22 тысячи километров: от мрачноватых кольских скал до Берингова пролива. Прежде всего, мы должны пресечь все посягательства на нашу Гиперборею, пресечь все попытки что-то здесь добывать без нашего ведома и ходить по нашим водам Северного Ледовитого океана.

Если бассейн самого северного из земных океанов станет свободным ото льдов, мы должны укрепить наш Северный флот и распространить его оперативные зоны далеко на восток. Усиливая СФ манёвром сил с Тихоокеанского флота. По сути дела, мы придём к созданию объединённых океанских сил Севера и Востока. С авиацией и экранопланами. Со своими частями воздушно-морской пехоты и спецназа.

Если же Северный Ледовитый останется ледовитым, или же огромная "полынья" откроется только в центральной его части, наша задача, в общем, останется той же. С возросшей ролью подводных лодок, авиации и экранопланов, с мощным атомным ледокольным флотом. Тут даже временные авиабазы на больших дрейфующих льдинах могут в ход пойти. Но ничего в нашем секторе Арктики не должно происходить без нашего разрешения! Пусть даже для этого и придётся отказаться от нормы ООН по поводу двухсотмильной зоны и вернуться к тем границам, что были прочерчены СССР сперва в 1926-м, а затем — и в 1979 году. Пускай норвежцы, американцы, канадцы и датчане нарезают свои сектора Арктики, как и мы — мы не против. Но наше — оно наше, и ничьё больше!

ВЕЛИКИЙ ПУТЬ

Но это — лишь первая часть Арктической мечты. Вторая заключается в реконструкции и перезапуске торгового пути всепланетного значения — Северного Морского пути (СМП). Того самого, что намного короче пути сквозь Суэцкий канал и Средиземное море. Давно подсчитаны маршруты доставки грузов из Роттердама в порты Азии (Япония, Республика Корея, Китай). Через Суэцкий канал — это, в среднем, 10600 морских миль и 33 дня, а через СМП — 7610 миль и 23 дня. Если Северный Ледовитый океан станет аналогом Северного моря, то Севморпуть станет ещё быстрее и работать сможет не пять-шесть месяцев в году, а круглый год. При этом скорость движения грузов по нему вырастет. Как и глобальное значение этой трассы.

Поэтому Арктическая мечта — это и великая реконструкция СМП. Здесь нужно создавать единую информационно-управляющую систему Севморпути, ставить мультимодальные транспортно-логистические комплексы и оборудовать современные порты вдоль трассы, создавать безупречно работающие навигационную и спасательную службы, наращивать флот атомных ледоколов.

Но этой цели невозможно добиться, не построив своего сильного торгового флота, способного самостоятельно ходить по Севморпути и перевозить не только отечественные, но и чужеземные грузы. А возрождение нашего гражданского флота — неотделимо от курса на новую индустриализацию всея Руси и системного протекционизма в экономике. При нынешнем курсе Арктику русские попросту не удержат. Нас выживут отсюда научно-индустриальные развитые державы.

ПРОРЫВАЯСЬ ТАМ, ГДЕ НАС НЕ ЖДУТ…

В 1970 году мир облетела весть: две крупные нефтедобывающие корпорации из США готовы заказать компании "Дженерал Дайнемикс" два атомных подводных танкера по 170 тысяч грузоподъёмности каждый. Как раз для того, чтобы возить нефть Аляски на мировые рынки подо льдами Северо-Западного прохода, вдоль берегов Канады.

Увы, этим планам не суждено было сбыться. А ведь атомные подводные суда мирного назначения — дело перспективнейшее! Советский Союз мог бы опередить Запад, подхватив и развив это направление. Жаль, но в СССР тоже ограничились лишь планами.

Ведь мирному подводному кораблю с ядерным сердцем не нужна дорогая бесшумность — ему не приходится скрываться от противолодочных сил и красться незаметно. Потому скорость достигается очень дёшево. Не нужно и глубоко нырять, не приходится бояться глубинных бомб и торпед — корпус можно тоже удешевить. Зато других достоинств — полным-полно.

Надводные супертанкеры проигрывают конкуренцию. У них ведь есть волновое сопротивление. Супертанкер в четверть миллиона тонн водоизмещением, доставляя нефть из Персидского залива в Европу со скоростью в 19 узлов, по пути сожжёт примерно несколько процентов от того горючего, что везёт в своих танках-цистернах. Атомный подводный конкурент может развивать скорость в 30 узлов, а стержни урана-235 или плутония-239 заменяют собою несколько сотен тонн нефтяного топлива. У подводного корабля нет самых тормозящих носовых волн. Атомоход может ходить и Севморпутём, и Северо-Западным проходом, и прямо через Северный полюс. На скорости больше 19 узлов подводный танкер уже превосходит надводный по экономичности — и по мере роста скорости до 30 узлов выигрывает всё больше.

Вот именно тут СССР мог бы обскакать весь мир. Если от строительства мирных подводных атомоходов отказались США, Япония и Германия, то мы точно могли бы этим воспользоваться. Да и сейчас у нас есть неплохие шансы. Ведь подводное судостроение РФ смогла сохранить. Почему бы, осуществляя Арктическую мечту, не предпринять такую попытку сегодня?

ЗАДАВЛЕННАЯ МЕЧТА

А ведь она была. В лице Рубена Нагапетяна, главы компании "АТТК".

Помните, как в 1995-м атомная подводная лодка доставила на Ямал чай, табак и продовольствие? Ту экспедицию профинансировала компания Рубена Нагапетяна. Тогда на базах Кольского полуострова стояло 145 старых ядерных субмарин, и Нагапетян пришёл к адмиралам с предложением: зачем резать на металл ещё хорошие лодки? Зачем просто держать их у пирсов, выбрасывая на каждую уйму денег? Давайте превратим эти вышедшие в отставку атомарины в подводные грузовозы. Пусть сами на себя зарабатывают, помогают осваивать Север. Да и экипажи заодно смогут тренироваться в реальных походах. Сначала идею предпринимателя встретили недоверчиво. Но потом…

— Мне дал разрешение один большой адмирал, — рассказывал Рубен Нагапетян. — После того, как увидел, как в Норвегии режут и разделывают на металл советскую лодку. Давай, говорит, подпишу разрешение. Лучше пусть чай и картошку возят, чем вот так погибать…

Увы, мечта предпринимателя не исполнилась: лодки всё-таки порезали и разделали. Хотя по заказу Нагапетяна конструкторское бюро "Малахит" в самом начале XXI века разработало проект подводного атомного танкера, и предприниматель пребывал в уверенности: когда-нибудь ему удастся мобилизовать 180 млн. долл. и положить начало совершенно новому флоту.

Увлечение конверсией атомарин неожиданно вывело нашего героя… на экранопланы. Ведь многие гавани на Севере мелководны, тяжёлой лодке туда не зайти. Значит, нужна техника, на которую можно перевалить привезённые подводным кораблём грузы и доставить их на дикие, негостеприимные берега. Экранопланы представлялись здесь наилучшим решением. Так Рубен Нагапетян познакомился с продолжателями дела Ростислава Алексеева — экранопланостроителями Нижнего Новгорода.

Родился замысел создания арктической комплексной транспортной системы: подводные суда с ядерными двигателями круглый год, быстро и без всяких ледоколов, развозят грузы по русской Арктике, всплывают в нужных точках, взламывая ледяной панцирь, а между ними и берегом челноками снуют стремительные экранопланы-платформы, перебрасывая грузы с лодки на берег, и с берега — на атомарины. Проблема северного завоза решается кардинально, транспортные издержки снижаются, Россия не теряет Север, а успешно его удерживает и развивает…

Специально созданный (а не переделанный из военной субмарины) подводный ледокольный атомный танкер способен забирать нефть прямо с подводных промыслов, доставляя её в США, Канаду и Западную Европу по самым кратчайшим маршрутам — через полярный бассейн, подо льдами. Подводный танкер не станет заходить в порты, для которых существует запрет захода атомных судов, а будет разгружаться через приёмные терминалы на разрешённом расстоянии от порта и берега. Использование точечных погрузочно-разгрузочных терминалов для загрузки танкера в море и выгрузки товарной продукции в пункте назначения без захода в порт создаёт возможности торговли углеводородами практически с большинством стран мира.

Разгрузка подводных танкеров может идти как с помощью специальных рейдовых танкеров-экранопланов, так и с помощью вынесенных далеко в море терминалов, соединённых с береговыми хранилищами подводными трубопроводами.

У меня на полке стоит подаренная Рубеном книга об экранопланах. Именно в ней выписаны классы этих удивительных машин, до сих пор толком не использованных. Класс А — корабли, которые лишь скользят по "экрану": слою воздуха у земли или воды. Но для Севера они не очень годятся — много торосов, над которыми надо пролетать. Поэтому есть экранопланы класса В — способные подниматься над препятствиями. А есть и машины класса С — они умеют летать, как самолёты. Но могут и прижаться к поверхности и пойти на бреющем, лёжа на "экране".

Здесь же, в книге, и разработанные проекты. Например, "АРТ-20 — экраноплан-разгрузчик топлива". Для кораблей надводных и подводных. А вот АРТ-20 (амфибийный разгрузчик топлива) — морской транспортный экраноплан типа А, предназначенный для перевозки до 10 тонн груза на расстояние до 120 км со скоростью до 100 км/час.

Развитие комплекса "атомные подводные танкеры + экранопланы" несёт ещё одну возможность — повышение общей эффективности Северного морского пути. Дело в том, что потенциально СМП действительно позволяет быстро перевозить грузы из Юго-Восточной Азии в Европу за считанные дни.

А экранопланы серии МПЭ (МПЭ-2, МПЭ-3, МПЭ-10) являются многоцелевыми. Можно охранять границы, служить "воздушными лоцманами" или спасателями для терпящих бедствие судов, бороться с контрабандой и браконьерством — от такого экраноплана, обладающего скоростью самолёта, не уйти даже самому быстроходному катеру. А пассажирские экранопланы, например, могут связать Калининградскую область с остальной Россией в обход всяческих границ.

Именно экранопланы могут стать важнейшим средством для удержания нашего контроля над Арктикой. В военном варианте большие машины серии МПЭ, снабжённые противокорабельными ракетами, малокалиберными пушками, противолодочным оружием и сведённые в одну систему со спутниками и самолётами разведки, — это стражи северных просторов, дешёвые и эффективные противовесы американским авианосным соединениям.

Мечте Рубена пока не суждено было сбыться. Хотя затраты ещё в 2007 году были совершенно не фантастическими. Подводный танкер обошёлся бы в 200 млн. долл., запуск серии экранопланов — в полтора миллиарда. Тут необходимо было участие государства. Но…

В реальности нашей Арктической мечты новая транспортная система возникает! Она и в скованной льдами Арктике нужна, и в мире глобального потепления. И флот ныряет под волны, и экранопланы, распластавшись над волнами и льдами, носятся над Заполярьем. Создав такую систему, мы применим её не только на Севере. Весь мир может покорить наш подводный торговый флот, идущий со скоростями, в полтора-два раза выше, нежели обычные корабли. Флот, дающий огромное будущее не только русским корабелам и авиастроителям, но и ядерной промышленности.

НЕЗАСЛУЖЕННО ЗАБЫТОЕ СТАРОЕ

Мы должны воплотить на заполярных пространствах то, чего не решился сделать Советский Союз. Много лет на страницах научно-популярных журналов шла дискуссия о том, что стране для освоения Арктики нужны дирижабли нового типа, по сути — гибриды самолётов и управляемых аэростатов. Однако советская бюрократия сочла, что дирижабли не нужны.

Но в мире русской Арктической мечты над мрачноватыми скалами полярных островов плывут красные гиганты, несущие грузы.

История последних тридцати лет жизни Советского Союза полна великолепных проектов, так и не дошедших до стадии серийного производства. Листаем старые журналы. Вот вездеход-цилиндроход. Вместо гусениц у него — устройство с катящимися цилиндрами. С катками на гусеницах и с лыжами под днищем. Создание Александра Авенариуса. Цилиндроход не ранит тундру. Удельное давление на грунт у него в два-три раза меньше. Испытания опытного образца в 1965 году показали, что тяга в глубоком снегу у такой машины больше, чем у гусеничной. После чего опытный ГАЗ-47 АМА… разобрали. В 1976 году изобретатель с помощью Сибирского отделения АН СССР построил вездеход ГТ-А. Его испытания в глухих болотах у Самотлора тоже показали полное превосходство над обычными вездеходами. Они нигде не застревали, в отличие от своих собратьев! Но промышленность СССР упорно отказывалась производить такую технику. А сегодня о ней просто забыли. Но ведь всё можно исправить, создать инновационный транспорт для мира Арктической мечты! Таких проектов, что возвращают нам уверенность в самих себе, достаточно. Именно для Арктики их и надо осуществлять. В единой системе.

ПОД ВОЛШЕБНЫМИ КУПОЛАМИ

Осуществление Арктической мечты требует обустройства новой жизни в полярных русских землях. Быть может, то будут волшебные города под прозрачными куполами, не ранящие местную природу. С реакторами низкоинтенсивного термояда. С посадочными площадками для авиеток и винтолётов-автожиров. С причальными мачтами для дирижаблей. Русские накинут на Север паутину воздушных трасс, связующих между собою их города будущего-футурополисы.

А может, "будущеграды" Заполярья окажутся совсем иными?

"….Представь себе, дорогой читатель, что ты получил назначение на Крайний Север нашей страны. Ну, скажем, в Анадырь, Верхоянск или Тикси.

И вот ты летишь… Бескрайная тундра под крылом самолёта. Зимой морозы -60° С и жестокие ураганы при ветре до 50 м/сек тут явления обычные. Эти места богаты золотом, никелем, медью и другими полезными ископаемыми. Как облегчить жизнь людей в этих условиях, как приблизить её к привычному климату средних широт? По-видимому, решить эту проблему можно, создав искусственный климат для целых городов и посёлков.

И тогда не удивляйся, если твой самолёт пролетит над группой странных сооружений, внушающих с первого взгляда мысль, что так могут выглядеть города на Луне или Марсе. Но нет, это наш, земной город.

Вот самолёт подрулил к аэровокзалу. По радио сообщают, что пассажиров уже ждёт вертолёт. Через несколько минут ты оказываешься на посадочной платформе необычного города, поднявшего высоко в небо свои удивительные башни-дома. В разных направлениях от города идут подвешенные на столбах рельсы. По ним проносятся с огромной скоростью вагончики монорельсовой дороги.

Минуя арку главного входа, можно попасть под своды огромного купола. Тут — великолепный зимний сад с зелёными шапками деревьев и кустов, со спортивными площадками, стадионом и лёгкими постройками музыкального зала, с рестораном и кафе. В нескольких местах спускаются лёгкие пандусы — наклонные площадки для въезда, заменяющие лестницы. По одной из них можно попасть в помещение, по виду напоминающее пассаж. Сквозь прозрачное покрытие льётся свет. В центре — бульвар с газонами, с декоративным кустарником по сторонам, со скамейками и площадками для игр. Это и есть "улица" города — общественный центр микрорайона. С жилыми домами пассаж сообщается через крытые галереи-переходы. Ты направляешься к дому, где будешь жить, и попадаешь в галерею. Она ведёт в просторный вестибюль, откуда дугой поднимается вверх лёгкий лестничный марш. А рядом — прозрачный ствол лифта на две кабинки.

Взмывая на 15-й этаж, ты завязываешь разговор со своими спутниками, начинаешь расспрашивать их об этом доме. И узнаёшь, что решение сделать жилой дом в виде гигантского цилиндра пришло не случайно. Общий периметр наружных стен в цилиндрическом доме оказывается на 20% меньше, чем в обычном, таком же по величине. А раз так, то потери тепла через стены значительно сокращаются, намного удаётся снизить и длину проводок всех санитарно-технических коммуникаций. Цилиндрическая форма здания, кроме того, создаёт лучшую обтекаемость порывами ветра. Поэтому дом очень устойчив во время буранов и метелей.

Многоэтажным же дом решено сделать потому, что это позволяет сократить площадь фундаментов, возведение которых на вечномёрзлых грунтах — сложная задача. Конструктивно-планировочная схема такого дома проста и позволяет широко применять индустриальные методы строительства. Центральный ствол, лестничная клетка и система жилых секций — всё это сборные элементы из лёгких и прочных алюминиевых сплавов. Каждый этаж состоит из шести жилых отсеков. Выйдя из лифта, ты с любопытством оглядываешь просторный круглый холл. Входишь в один из отсеков, который состоит из небольшой прихожей с кухней и санитарным узлом, а также из трёх светлых просторных комнат, с полным оборудованием на одного жильца в каждой. Всё здесь как в каюте корабля: встроенная в стены мебель, приятные тона в отделке и большое круглое окно.

На других этажах дома, в таких же отсеках, расположены квартиры из одной-двух комнат, кухни, ванной и прихожей, а также квартиры для семьи из 5 человек. И если ты приехал сюда с семьёй, тебе предоставят такую квартиру.

И ещё одна удивительная особенность в доме: здесь нет квартир, не видящих солнца. Летом оно светит в этих широтах круглые сутки и успевает заглянуть почти во все окна. Окна в этом доме тоже необычного устройства: они герметичны и хорошо сохраняют тепло.

Но не думай, что ты будешь жить здесь, как в оранжерее, законсервированным в этом комфорте. Всегда можно выйти из города наружу. Спустившись к выходу, ты окажешься не на привычной земле, а на искусственно созданном помосте, возвышающемся над землёй на высоте около метра и имеющем лёгкое ажурное ограждение из металлических стоек и перил. В пределах городской застройки нога человека и колёса транспорта не должны ступать на землю. Летом здесь тундровый растительный покров предохраняет верхние слои земли от оттаивания, и прочность вечномерзлого грунта, на котором возводятся постройки, должна быть сохранена. Вот почему прогулочные дорожки, площадки, дороги и съезды подняты над землёй так, чтобы естественная поверхность оставалась нетронутой.

По мосткам люди уходят далеко в горы или тундру, где в живописных местах устроены спортивные базы и дома отдыха. Мостки служат также сообщением между городом и промышленными объектами или стоянками для оленьих и собачьих упряжек. В стороне от города, в непосредственной близи от посадочной платформы, устроен лечебно-профилактический центр — из поликлиники, профилактория и больницы, размещённых под куполами…

Такой город с искусственным климатом может быть расположен на Крайнем Севере в центре крупного промышленного района с предприятиями, рудниками и шахтами, отдалёнными от него на расстояние до 300 км. Механизация и автоматизация производственных процессов позволит в дальнейшем значительно сократить количество занятых здесь на различных работах специалистов. Численность населения городов Севера будет минимальной. Поэтому город или посёлок, рассчитанный на 10 тыс. жителей, может стать по рентабельности эквивалентным любому существующему в настоящее время крупному городу на Севере с населением до 100 тыс. человек…" Это написано в прорывном для нас 1961 году. Статья архитекторов С.Одновалова и М.Цымбала увидела свет в сентябрьском номере журнала "Техника-молодёжи".

Мы не будем судить, насколько этот проект актуален сегодня. Но важна идея, устремление! Поиски новых урбанистических решений, разработка проектов футурополисов. Конкурсы. Опытные постройки. Экспериментальные поселения в Заполярье. Вот что нужно.

«Мы рождены, чтоб сказку сделать былью…». Российская военная база «Арктический трилистник» на полярном острове Земля Александры в архипелаге Земля Франца-Иосифа

Мы не знаем ещё, что ждёт Арктику дальше, в случае, если из-за потепления вечная мерзлота примется таять.

"Сотрудники лаборатории теории климата и лаборатории математической экологии Института физики атмосферы им. А.М. Обухова РАН разработали математические модели для анализа изменения глубины протаивания вечной мерзлоты и анализа реакции растительного покрова на предполагаемые изменения климата. Расчёты по этим моделям выполнены для ряда сценариев возможных модификаций климата до конца века.

Глобальное потепление не означает, что во всех регионах планеты температура равномерно пойдёт в плюс. Где-то она будет повышаться, в некоторых районах практически не изменится, в других может наблюдаться похолодание. В регионах с вечной мерзлотой, где ожидается повышение температуры, будет происходить протаивание. Этот процесс может приводить к просадке грунта, образованию озёр и их исчезновению, заболачиванию территорий, изменениям растительного покрова. Для человека такие катаклизмы не останутся незамеченными, — комментирует старший научный сотрудник лаборатории математической экологии ИФА им. А. М. Обухова РАН Леонид Голубятников. — Однако наши расчёты показывают, что катастрофических изменений в природных экосистемах тундровой зоны произойти не должно. Вообще за короткое полярное лето, которое характерно для нашего времени, глубина протаивания мерзлоты в тундровой зоне составляет до полуметра. В нашей модели к концу века, в зависимости от климатических сценариев, глубина протаивания может увеличиться в тундре на 30-50 сантиметров.

Безусловно, экосистемы севера отреагируют на такие климатические изменения, в частности, это проявится в растительном покрове: в некоторых районах возможны "вторжения" хвойных пород, то есть северотаёжных лесов в лесотундровую и тундровую зоны, развитие кустарниковых зарослей, смена одних видов мха другими или вытеснение мха осоковыми видами. Однако согласно расчётам российских учёных, смены растительных зон, которую предрекают многие западные исследователи, в ближайшие 100 лет в северных регионах мы не увидим…"

Успокаивает то, что изменения стремительными не выходят. Мы сможем приспособиться.

Для создания Северной цивилизации-мечты нужно буквально всё. Это видно по работе русского Института Арктики и Антарктики (ААНИИ). Вот уж где сливаются в один сложнейший междисциплинарный "организм" география, геофизика, метеорология, гляциология, океанография и даже медицина, где сплавляются воедино научные исследования и сугубо прикладные работы. Где высокий лоб учёного совмещён с выдубленной ветрами, холодом и полярным солнцем кожей полярника. Это — созданный ещё в самый героический период истории СССР прообраз научных учреждений грядущего, тот самый "мозг", где происходит синтез разных наук. Причём с синергетическим эффектом, когда на выходе получается новое качество. И тут же идёт применение полученных знаний в самых что ни на есть практических делах: в судоходстве, добыче полезных ископаемых, в военном деле, в обеспечении нормальной работы всяческих машин, механизмов, систем и сооружений в условиях "иной планеты". Здесь рождаются подлинно научные сервисы. В ААНИИ есть даже своя дипломатия: ибо полярные области Земли опутаны головоломной системой международных договоров и соглашений. Здесь же занимаются и образовательными программами.

Мы не зря сравниваем полярные области с иной планетой. Крайний Север, как и Крайний Юг, тяжелы для жизни людей, родившихся в умеренных и южных широтах. Здесь намного меньше солнца. Здесь меньше кислорода в воздухе, отчего сердце бьётся гулкими толчками. На этой "другой планете" есть факторы холода и сильных ветров, есть скудная растительность и особый режим питания.

Поэтому в ААНИИ ведутся и медико-биологические исследования. Нужно, к примеру, обеспечить людей специализированной медицинской помощью. Особенно тех, кто обитает в труднодоступных населённых пунктах Крайнего Севера. Необходима отработка эффективных и экономичных методов диспансеризации детей на редконаселенных территориях.

Здесь оценивают влияние климатогеографических и гелиогеофизических факторов на состояние здоровья людей. Изучают заболеваемость и патологическую поражённость коренного и пришлого населения районов Крайнего Севера, детей и стариков. Исследуют влияние экологических факторов на состояние здоровья.

По аналогии с работой ААНИИ вижу грандиозный Арктический проект. Как часть "России-2045", проекта создания расы долгожителей (или вообще бессмертных), с созданием цивилизации нового типа и космической экспансией. Поэтому тут всё складывается в ту самую огромную мозаику. Новые нетканые материалы, дающие возможность создавать лёгкую и тёплую одежду. Препараты из экстрактов бересты, повышающие иммунитет. Установки новой энергетики, компактные и мощные. Пускай питают наши поселения и корабли. Аппараты для придания биологической активности питьевой воде, обогащённая, целебная и вкусная пища с экстрактами пряностей и лекарственных растений — всё это и многое другое встраивается в общий замысел.

Грандиозная Мечта-программа, осуществляясь на Севере и дальше спускаясь вниз по широте, должна изначально быть плодом коллективного творчества. Выражением национальных фантазии и творчества.

И здесь нам есть, чему поучиться у великой Сталинской эпохи…

СЕВЕРНЫЙ "МОЗГОВОЙ ШТУРМ" НАШИХ ПРАДЕДОВ

При Сталине не стеснялись проводить самое широкое обсуждение проектов освоения полярных областей. И не где-нибудь, а в центральных газетах СССР.

До 1937 года люди бывали на Северном полюсе эпизодически. То доходили до него на собачьих упряжках, то пролетали над ним на воздушных кораблях. Русские же задумали создать дрейфующую научную станцию. Первым — ещё в 1929 году — предложил такую инновацию выдающийся русско-советский полярник Владимир Визе. Делая доклад на заседании Арктической комиссии Совнаркома (правительства) СССР, он обосновал необходимость организации научных станций на дрейфующих льдах Центральной Арктики с помощью самолётов. Он предлагал высадить на лёд такую станцию в 1932 г., во время проведения Второго Международного полярного года.

Идея Визе была поддержана Сталиным. Действительно, тогда Арктический бассейн площадью около шести миллионов квадратных километров оставался практически неизученным "белым пятном". Его называли "кухней погоды". Метеорологические и геофизические наблюдения здесь давали возможность прогнозировать погоду в стране, держа, таким образом, нити управления народным хозяйством, мореплаванием, радиосвязью и аэронавигацией. Горячим сторонником проекта стал академик Отто Юльевич Шмидт. В стране развернулась широкая общественная дискуссия: как организовать полярную станцию?

Было много разных предложений, например, шла дискуссия между сторонниками посадки самолётов на льдины и "парашютниками". На стороне "десантников" был известнейший парашютист Яков Мошковский, его поддержал полярный пилот А.Д. Алексеев. Но в итоге чаша весов склонилась в пользу "посадочников" во главе с М.В.Водопьяновым.

В феврале 1936 года в Кремле состоялось совещание, посвящённое будущей экспедиции "Северный полюс-1". Доклад делал начальник Главсевморпути, академик О.Ю.Шмидт. Правительство одобрило план экспедиции — и началась подготовка к беспримерной эпопее. К тому, что дотоле не совершал никто в мире…

Мне бы очень хотелось, чтобы такой всенародный "мозговой штурм" шёл сегодня и по Арктике. И по Сибири с Дальним Востоком. И по дальнейшему пути развития всей страны, что для меня лично пролегает от камчатских вулканов и Колымы — до самого Днестра.

Нужен порядок в национальной голове. Если страна получит подлинный Новый курс, если мы вспомним Менделеева и Александра III, если страна получит внятную протекционистскую политику — в Россию потекут огромные деньги, ранее из неё бежавшие. Потому что покровительственный таможенный тариф сделает выгодным не импорт готовых товаров, а их производство на месте. И даже иностранцы примутся ставить у нас не сборочные имитации, а настоящие производства. Особенно — если всё это дополнить тем, о чём молчат неолибералы. Например, полным контролем цен естественных монополий, плановым сектором и налоговым манёвром. Да-да, тем самым, когда на личные доходы вводится прогрессивный налог, но зато предприятия обретают налоговые льготы. Так, чтобы богатые, уходя от прогрессивного налога, вкладывали свои доходы в предприятия — и только в них. А всё это дополнялось бы длинными и дешёвыми кредитами: чтобы производитель мог быстро переоснащать заводы, и чтобы потребитель мог покупать…

Вот тогда пойдёт полным ходом развитие страны, производство поднимется — и потянет за собою науку с образованием. Хлынувшие в страну триллионы завертят "турбину" экономического роста — и роста народного благосостояния. Вот тут и встанет вопрос об Арктической Мечте и полярном мегапроекте. Мечты лучше всего восходят на твёрдой почве новой индустриализации.

Великая Северная цивилизация русских, овладевшая новыми знаниями, достигшая могущества и бессмертия, обустроившая и сохранившая и Заполярье, и всю свою землю, — вот наша Арктическая мечта. Ради которой жить и бороться хочется. Где мы не плывём по течению в сырьевой лодчонке, но овладеваем своей судьбой…