НАДЁЖНОЕ «ЧЁРНОЕ ЗОЛОТО»

ЧТО ПРОИСХОДИТ В РОССИЙСКОЙ УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

На вопросы "ЗАВТРА" отвечает главный редактор портала "Геоэнергетика" Борис МАРЦИНКЕВИЧ.

"ЗАВТРА". Недавно в Кемерове прошёл саммит Сбербанка, где был поставлен вопрос, стоит ли этому крупнейшему госбанку инвестировать в угольную промышленность. Такая постановка вопроса не вызвала энтузиазма ни у представителей кемеровской власти, ни у руководителей предприятий столицы Кузбасса. Борис Леонидович, что происходит в нашей угольной промышленности?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Идея декарбонизации (отказа от угля) в истории цивилизации возникла впервые, и она кажется по меньшей мере странной. Человеку нужен ресурс, он его использует, и если от этого становится грязной речка, то надо придумать технологию, чтобы уменьшить загрязнение. А призывы полностью отказаться от ресурса — повод присмотреться к тому, кто и зачем это делает. Основной инициатор тут Европа, где добыча угля прекращается по естественным причинам. В Англии он уже кончился, во многих европейских странах на исходе, и им становится страшно, ведь они оказываются зависимыми от поставщиков природного газа, нефти, угля. Поэтому и пытаются придумать что-то.

"ЗАВТРА". Чем отличается уголь от других энергетических ресурсов?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. В отличие от газа и нефти, уголь распространён на планете относительно равномерно. Использовать нефть в качестве топлива для электростанций — непростительная роскошь. Газ — можно, но для этого нужны трубопроводы, подземные хранилища.

"ЗАВТРА". И танкерный флот иметь не помешает.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Да, приёмные терминалы и всю инфраструктуру. Уголь же — демократичный товар: привёз любым транспортом и свалил в сарай.

А нас призывают заниматься только "зелёной" энергетикой, под которой сегодня понимают лишь воду, солнце и ветер. Но с технической точки зрения "зелёной" является и атомная энергетика, поскольку на АЭС не происходит реакции горения. Кстати, Китай атомную энергетику без обиняков заявляет, как "зелёную".

Посмотрим теперь, что означает отсутствие угольной генерации? Солнечные и ветряные станции зависят от погоды весьма критично, есть даже такое понятие "чёрный штиль" — это облака и отсутствие ветра, что наблюдалось в Европе этой зимой. А техасские морозы?

"ЗАВТРА". Даже агрессивные экологи-энвайронменталисты теперь говорят не о "глобальном потеплении", а о "глобальном изменении климата".

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Чтобы не таким явным был контраст с жизнью.

Что ещё важно: если генерация электроэнергии зависит от погоды, значит, крупную объединённую энергосистему создать нельзя. Металлургия, машиностроение, химическая промышленность — производства непрерывного цикла — развиваться не будут. Даже туризм не разовьёшь. Допустим, в африканской стране вы захотите включить кондиционер, а вам скажут, что ветра нет. Приедете вы туда ещё раз? Вряд ли.

Иными словами, так называемые развивающиеся государства развиваться не смогут. Это делается для того, чтобы Европа оставалась самым платёжеспособным рынком и диктовала условия поставщикам, которым придётся их выполнять за отсутствием других рынков сбыта.

"Зелёную" энергетику можно развивать, но только в отдельных нишах. Например, в нашей стране есть районы, не подсоединённые к Единой энергетической системе России и Объединённой энергосистеме Востока (ОЭС Востока — так звучит официальное название). В посёлках на арктическом побережье ветер обеспечен круглый год, и компания "РусГидро" показывает пример того, как может быть устроено солнечно-ветровое дело в нашей стране, — уже есть 21 электростанция такого типа — работают в Якутии и вполне окупаются: "украденные" у солнца или выработанные с помощью ветра киловатт-часы сравните-ка со стоимостью дизтоплива Северного завоза. В Тикси, к примеру, благополучно перезимовала ветродизельная электростанция. В случае с солнечной станцией: уходит полярное солнце, включают дизель — и всё работает прекрасно.

"ЗАВТРА". Солярно-"солярные" технологии работают!

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Да. Этой зимой Швеция, лидер энергетической "зеленоватости", была вынуждена расконсервировать мазутную станцию, чтобы Стокгольм не околел в пору "чёрных штилей".

Возвращаясь к углю, замечу, что Россия не является лидером по его поставкам на международные рынки — до Австралии в этом плане нам далеко. По доказанным запасам первое место занимают США, но и они не лидеры по внешней угольной торговле. И не Китай, который, хоть и добывает астрономические количества, но ничего не продаёт, только покупает, и им всё равно не хватает. Вообще, китайцы на экосаммитах говорят красиво, но планы пятилеток делают по-своему.

"ЗАВТРА". На словах они за "зелёную" энергетику.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Они прикрыли старые угольные электростанции, но в прошлом году построили новые общей мощностью 30 гигаватт (для сравнения: Единая энергосистема России составляет 250 гигаватт). И это — за год! Потому что решили развивать промышленность.

Мы исправно поставляем уголь Польше, Израилю — эти страны отнюдь не "позеленели" в своих потребительских приоритетах. Да и ОАЭ открыли угольную станцию мощностью 600 мегаватт.

"ЗАВТРА". Многие не хотят "зеленеть", а норовят "почернеть".

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Именно. Досужие мифы о сотнях тераватт-часов с солнечных панелей в пустыне Сахара не заслуживают внимания: эти панели будут либо стёрты вихрями песка, либо запачканы. А чем отмывать? Везти в Сахару воду, да ещё с "химией", а потом строить очистные сооружения?

"ЗАВТРА". Чёрт в деталях, как говорится.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Так что пусть они экспериментируют на себе, а мы им даже поможем, ибо кто-то действительно умный в нашем правительстве дело строительства ветряных и солнечных электростанций направил в верное русло, предложив программу Договора о предоставлении мощности. Там предусмотрены усиленные платежи для возврата инвестиций, но если кто пожелает навязать России свои солнечные панели или ветряки, то их мигом ограничат локализацией обеспечивающей системы не менее 70%, а КПД — не менее 22%! Этому уровню соответствуют только передовые модели.

"ЗАВТРА". Европейский утиль нам ни к чему.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Разговоры об отказе России от собственного угля абсолютно неправомерны. У нас в этой отрасли занято около полумиллиона человек, однако коэффициент "размножения" рабочих мест в смежных сферах равен 8,5. Кто захочет выбросить на улицу почти пять миллионов человек?!

В прошлом году Китай отказался закупать уголь у Австралии, а ведь брал у неё порядка 70 миллионов тонн в год. Туда устремилась Монголия, у которой обширные месторождения расположены близ границы с Китаем. Американцы тоже хотели, но пропагандистский ущерб от "зелёной" идеологии накрыл даже те штаты, которые добывать уголь традиционно умели. Они не могут его вывезти: демократы-соседи объявляют блокаду "вредному" товару. Приходится пользоваться дорогами через штаты с республиканским руководством и канадскими портами. Так политика влияет на экономику и её основу — энергетику.

В России тоже пытаются протаскивать эту дикость, но таким персонажам не хватает знакомства с "матчастью" — хотя бы с запасами Тайбаса (Таймырского угольного бассейна). По оценкам геофизиков, там содержится около 160 миллиардов тонн угля. Кстати, когда у нас ответственные за природу люди говорят, что в России угля осталось на сто лет, у меня волосы дыбом встают: в одном только Ленском бассейне счёт его идёт на триллионы тонн. На Таймыре, между Диксоном и Дудинкой, в советские времена было открыто Сырадасайское месторождение с оценёнными запасами в 500 млн тонн. Хороший уголь, высоко залегает, шахт не требуется. Слои мощные, уголь коксующийся — всё для металлургии. Изначально там планировались две очереди добычи: 6 и 12 миллионов тонн. Плюс горно-обогатительный комбинат, порт, посёлок, электростанция и так далее. Но, пока готовился проект, геологи по тундре продолжали "бродить" — условия лицензии требовали продолжать разведку для уточнения запасов и ресурсов. И теперь на учёте в Роснедрах уже 5,7 миллиарда тонн! Если добывать в прежнем темпе, то это — инвестиционный проект на полтысячи лет!

Для этого нужен не вахтовый посёлок, а город или несколько городов. Денег же требуется вложить немало с самого начала: одна первая очередь оценивается в 45 миллиардов рублей. Два года назад бывший советник президента "Роснефти" Роман Троценко, владелец корпорации AEON, чья дочерняя компания "Северная звезда" владеет лицензией на Сырадасайское месторождение, договорился со Сбербанком о стратегическом партнёрстве. Конечно, коммерческую тайну никто не раскроет, но уже в марте в Архангельск прибыла техника, 170 единиц которой загрузили на сухогруз ледового класса, принадлежащий "Норникелю", и отправили в Диксон. Этот населённый пункт, конечно, давно такого не видел. Вообразите себе, как эта техника прибывает, разгружается. Вот где нужны журналисты, это надо снимать!

"ЗАВТРА". Получается, что в Кемерове была "акция прикрытия". Вовремя затуманили горизонты, ибо враг не дремлет. Реальность-то оказалась другой, как мы теперь видим.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Вот представьте себе трактора, бульдозеры — всё это выгружали на лёд, который, кстати, дополнительно намораживали! Диксон оживился. И тут же пришёл второй корабль. И дальше вся выгруженная техника промаршировала по тундре на юг сто десять с чем-то километров практически по бездорожью.

"ЗАВТРА". Жаль, мы не увидели, как это происходило.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Конечно, что-то писал "Таймырский телеграф", ещё где-то удалось собрать информацию по крупицам. Так или иначе, техника доставлена по назначению, на месте трудятся уже более 600 человек. До конца года пробные 300 тысяч тонн угля будут направлены в строящийся порт "Енисей", где ведутся дноуглубительные работы. После запуска второй очереди Роману Троценко понадобятся 28 сухогрузов арктического класса Arc6. А это значит, что, помимо денег на проект "Сырадасай", чья-то промышленность получит заказы на 1,4 миллиарда долларов на сухогрузы.

"ЗАВТРА". Надеюсь, что не Южной Кореи.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Хотелось бы верить. Роман Троценко к судостроению отношения не имел, и он не собирается идти наобум в новую отрасль. Он ведёт переговоры о фрахтовании судов с компанией "Совкомфлот". Если Совкомфлот обратится в Объединённую судостроительную корпорацию, то всё задуманное удастся. Как и в случае с когда-то разработанным "Норникелем" проектом именно сухогрузов, по советским меркам относящимся к классу УЛА — усиленные, ледовые, арктические. По заказу "Норникеля" проект разрабатывали питерские корабелы, а вот строили их не в России, а на верфях Германии и Финляндии, поскольку на рубеже веков наше судостроение, что называется, "на боку лежало". Но теперь надо постараться обойтись своими силами, без западных партнёров.

Внимательно наблюдающий за всеми арктическими проблемами Атомфлот всегда видит слабые места и быстро предлагает решения. Так, в Архангельске будет строиться новый завод Росатома, заточенный на пропульсивное оборудование. В ОКБМ имени Игоря Африкантова, которое обеспечивает всю страну транспортными реакторами, поняли, что нам остро необходимы системы, которые будут передавать энергию на вал, и решили сделать хорошо, то есть сами и (подчёркиваю!) для своих нужд. Не для транзитных, а для наших арктических судов! Ибо по самым осторожным оценкам, к 2025 году в нашей арктической зоне нам будет не хватать порядка 50 судов.

Тот же Роман Троценко, видимо, войдя во вкус и полюбив природу Таймыра, ещё в прошлом году стал говорить о консолидации всех акций "Арктической горной компании". Это угледобывающее предприятие прежде принадлежало компании "Востокуголь", которая в свою очередь относилась к группе "Сибантрацит". Последняя принадлежала кипрской компании "Аллтек", которой ведал ныне покойный Дмитрий Босов. Вот такая "матрёшечка"!

Речь идёт, в первую очередь, о Лемберовских угольных месторождениях. Есть лицензии на Нижнелемберовское, Малое Лемберовское месторождения и на так называемую Лемберовскую площадь. На учёт в Роснедрах поставлено было сначала порядка 70 миллионов тонн угля, но разведка продолжалась, и нынешняя балансовая оценка этого достояния — около полутора миллиардов тонн. К тому же уголь Лемберовских месторождений имеет отдельную классификацию. Самый высококачественный уголь традиционно значился под международной аббревиатурой UHG (Ultra High Grade). А качество нашего угля оценили поставленной впереди этой аббревиатуры буквой S (от слова "супер") — SUHG. У лемберовского угля минимальная зольность, максимальная теплота сгорания.

"ЗАВТРА". Как тут не вспомнить строки Высоцкого:

Взорвано, уложено, сколото
Чёрное надёжное золото.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Да, это невероятной красоты уголь! Ещё в 2018 году воссозданная специально под проект "Арктическая горная компания" собралась развивать Диксон. Дмитрий Босов и его бизнес-партнёр Александр Исаев тогда, в частности, заявили, что вахтовый подход их не устраивает, что нужно развивать город Диксон, чтобы он снова стал столицей Арктики. Он, кстати, расположен строго по центру Северного морского пути, да и традиции города ещё живы — там есть, что возрождать.

Группа уникальных месторождений начинается практически впритык к Диксону — в тридцати километрах к югу, а далее простирается в восточном направлении. В раннем варианте проекта значилось строительство узкоколейной железной дороги, двух глубоководных портов, расположенных чуть в стороне. Авторы проекта ещё не знали, что станут вскоре "соседями" Сечина, который запланировал большой нефтеналивной порт близ того же Диксона.

Как многие помнят, после смерти Дмитрия Босова начались суды по дележу наследства. Надо отдать должное Роману Троценко: он ни во что не вмешивался, дождался окончания судебных тяжб между наследниками и в апреле 2021 года сконцентрировал у себя активы "Арктической горной компании". А она, к слову, не действовала с 2017 года, потому что оказалась должна бюджету России почти миллиард рублей: под видом лицензии на вывоз пробной партии там умудрились отправить на экспорт 600 тысяч тонн угля! И тут Роман Троценко деликатно берёт на себя все обязательства. И теперь, по самым сдержанным оценкам, к 2025 году лемберовского угля может добываться до 7 миллионов тонн — разумеется, в том случае, если Троценко рискнёт разрабатывать сразу два таймырских месторождения.

"ЗАВТРА". Внесу немного романтики: такие прорывные для России проекты работы в экстремальных условиях имеют долгосрочную перспективу — не только земную, но и космическую. Наработки покорения арктических пространств могут пригодиться нам для колонизации Европы — одноимённого спутника Юпитера. Там сплошная ледяная поверхность.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. На Таймыре ещё не "сверхэкстрим": среднегодовая температура составляет минус 11–14 градусов Цельсия. Но и десять месяцев зимы, почти полгода полярной ночи — более чем достаточно.

"ЗАВТРА". О том и речь.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Да, там места, продуваемые всеми ветрами. Кстати, компания "Северная звезда", в чьём ведении находится Западно-Таймырский промышленный кластер, в состав которого входит Сырадасайское месторождение, провела все необходимые экспертизы. Но полагающиеся общественные слушания по оценке воздействия угледобычи и транспортировки на окружающую среду вынуждена была отменить, и министерство с этим согласилось, по причине отсутствия общественности.

Тем не менее экологи тут поработали, и стратегия будет разворачиваться стройно, без ущерба для растительного и животного мира. От угольного разреза до порта будет закрытый конвейер, предупреждающий распространение угольной пыли.

"ЗАВТРА". А этот уголь в основном на экспорт идёт или потребляется внутри России? Помимо электростанций есть же формы его использования в частном секторе. На кемеровском саммите, кстати, прозвучала фраза, что "в мире растёт потребление дров".

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Фраза вполне объяснимая, потому что при "зелёной" энергетике зимой людям становится холодно.

"ЗАВТРА". Буржуйки в Техасе, кстати, нам американцы так и не показали. А в мировом масштабе что с углём происходит?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Начну с наших дел. Крупнейшая российская компания СУЭК ("Сибирская угольная энергетическая компания") пару лет назад разработала проект бездымного угля. Он не сильно дороже обычного. В некоторых районах Красноярского края и в самом Красноярске стали его внедрять. Этот уголь с успехом уходит на экспорт. В минувшем пандемическом году объём добычи угля составил у нас 400 миллионов тонн. Из них 200 расходуется внутри России.

"ЗАВТРА". Пятьдесят на пятьдесят, таким образом.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Есть ещё, например, марокканцы — мы им везём "энергетический" уголь. В Великобританию тоже поставляем. Там любят "петь" о прелестях "зелёной" энергетики, но только летом, а зимой об этом помалкивают — холодно.

Или возьмём Индию, которая поставила перед собой национальную цель: стать мировым лидером в сталелитейной промышленности. Из-за обострения отношений с Китаем индийцы обратились к нам: им нужно не меньше 40 миллионов тонн коксующегося угля: именно столько они ежегодно импортировали из Китая. В России объём добычи такого ресурса составляет 60 миллионов тонн, а нам немало нужно и для собственной металлургии. А между тем Сырадасайское месторождение — это коксующийся уголь, Лемберовские месторождения — аналогично.

Уместно вспомнить и о сталелитейных успехах Китая, который показал, что командно-административная система, которую не устают критиковать "прогрессивные" силы, даже в тяжелейшем 2020 году вместо спада продемонстрировала отличные результаты. В Китае продолжается развитие газовой энергетики и строительства — значит, есть спрос на сталь для труб и на коксующийся уголь. Вообще, в Юго-Восточной Азии сталь нужна всем.

Но нам нужно развивать и свою сталелитейную промышленность, а в ней у нас государственных компаний нет. Будут ли частники на Дальнем Востоке что-то строить? Из желающих пока обозначились только государственники — компания "Роснефть", например.

"ЗАВТРА". Часто люди воспринимают сырьевой вопрос так: уголь, нефть, газ идут на экспорт, а прибыль оседает в карманах олигархов, уходит в офшоры. Что на это скажете?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Нужно двигаться в сторону создания государственных компаний, и первое движение в этом направлении сделал Ростех.

Когда мы обсуждаем серьёзные энергетические проблемы нашей страны, то всегда речь идёт о

Борис Леонидович Марцинкевич, физик, эксперт в сфере энергетики, главный редактор аналитического онлайн-журнала "Геоэнергетика", популярный автор и ведущий программы "Геоэнергетика" на телеканале "День ТВ". В своих программах много внимания уделяет деятельности российских энергетических компаний, актуальным инфраструктурным мегапроектам развития Севера, Сибири и Дальнего Востока, разработке отечественных месторождений, развитию атомной и других отраслей энергетики, в том числе на основе возобновляемых источников энергии, Единой энергетической системе России, а также тому, как решаются проблемы обеспечения ресурсами автономных и децентрализованных систем электроснабжения, подробно и увлекательно рассказывает о российском топливно-энергетическом комплексе, о флагманах отечественной промышленности и достижениях реального сектора экономики нашей страны.

"севера́х", это аксиома. Давайте обратимся к Якутии. В юго-восточной части республики есть Эльгинское месторождение: 2,2 миллиарда тонн коксующегося угля. Развивать его начинала компания "Мечел". Эти люди пытались выстроить сталелитейную вертикально интегрированную компанию, самостоятельно добывающую коксующийся уголь и руду. И "мечеловцы" в 2011 году построили первую в России частную железную дорогу. Как-никак 315 километров по-над вечной мерзлотой! Под это дело "Мечел" набрал столько кредитов, что Эльгинское месторождение пришлось продать (хорошо, что только его). Разумеется, в этом мероприятии принимал участие и Сбербанк.

А дальше последовали чудесные вещи, подобно появлению Романа Троценко на Таймыре. Только тут появился другой человек — Альберт Авдолян, в активах которого есть компания "А-Проперти" (помните, наверное, телефоны Yota и первое в истории России распространение беспроводного интернета?). Продав свои телефонно-интернетные активы, Авдолян, как ни удивительно, два года назад пошёл "в уголь". В прошлом году, по итогам утряски всех долгов и прочих перипетий, он сконцентрировал в своих руках всё Эльгинское месторождение. И вот результат: если в 2019 году добыча угля составляла там миллион тонн, то год спустя было добыто семь миллионов! В 2020 году для нужд угледобычи в Эльгинском комплексе было закуплено новой техники на 130 миллиардов рублей: тепловозы, десятки БелАЗов, мощные уральские электроэкскаваторы. Ещё один проект "А-Проперти" — Сугодинско-Огоджинское угольное месторождение, расположенное в Амурской области. Полагаю, Альберт Авдолян рассматривает оба эти месторождения как единый комплекс, завязанный на морской терминал "Порт "Вера"".

Авдолян вообще замечательный хозяйственник, и он заботится о людях. На Эльгинском месторождении построена новая котельная, улучшается вахтовый посёлок, начисляются "вахтовые" надбавки. Есть гарантированный социальный пакет, медицинское обслуживание. Посёлок имеет перспективы: обогатительный комбинат, который при "Мечеле" работал только в тёплое время года, модернизирован и перешёл на круглогодичный режим работы, есть планы довести число работающих в нём до 6 000 человек. В этом году Авдолян надеется выйти на уровень добычи в 18 миллионов тонн.

"ЗАВТРА". А из чего строятся такие посёлки?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Удалось найти петербургскую строительную компанию, которая знает толк в арктической специфике. Это КБ "Стрелка", занимавшееся жилищным строительством в Мурманске, Архангельске, Магадане. В планах "А-Проперти" — возведение посёлка для 20 000 постоянных жителей! Не вахтовиков, подчёркиваю. Якутские власти от этой идеи в восторге, готовы помогать. Новым посёлкам и городам нужен будет полный "соцкультбыт": школы, детские сады, больницы. Планов громадьё!

"ЗАВТРА". Это потрясающая творческая задача! Решить её с помощью современных технологий в экстремальных условиях — значит стать победителем!

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Согласен. В этом отношении Альберт Авдолян как человек, увлечённый преодолением сложностей, мог бы многое рассказать журналистам. Что касается Сугодинско-Огоджинского месторождения, то там концентрация акций была проведена лишь в прошлом году. Поэтому, ждём… Надеюсь, в порту "Вера" экологи и местные жители сумеют выстроить контроль над угольной пылью, ведь на стадии строительства такие вопросы решаются легче. Пример того, как можно всё наладить, демонстрирует якутская угольная компания "Колмар", которая в прошлом году в Нерюнгринском районе построила крупный горно-обогатительный комбинат и мощнейшую шахту "Инаглинская". Порт у них выстроен так, что ни одна экологическая экспертиза не придерётся: водяное подавление, все нужные заборы, закрытая система при опрокидывании вагонов. Компанией "Колмар" ранее руководил Сергей Цивилёв, впоследствии он был выдвинут в губернаторы Кемеровской области. Сейчас делами компании ведает его супруга, Анна Цивилёва. Дела идут бодро, но всё упирается в вечные проблемы: кадры и железные дороги.

"ЗАВТРА". РЖД не успевает за темпами развития добывающих отраслей?

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Не успевает. Вспомните решение Сергея Шойгу отправить в регион железнодорожные войска (15 тысяч человек) для решения проблем Восточного полигона (это БАМ и Транссиб). Надо срочно делать вторые пути, формировать сортировочные станции, решать комплексные вопросы электрификации огромных территорий. Министерство энергетики только сейчас начинает продумывать проекты, а ведь надо было "ещё вчера".

В 2019 году группа "Сибантрацит" взяла на себя обязательство построить дубль Северомуйского тоннеля — увеличить пропускную способность БАМа до 100 миллионов тонн в год. Дмитрий Босов выбил тогда квоты на добычу антрацита в Новосибирской области, ему стал интересен БАМ. Была создана отдельная компания, заказали проходческие щиты — всё "по-взрослому" шло. Но случилась пандемия, последовала смерть руководителя. Кто теперь займётся Северомуйским тоннелем, когда "разошьётся", наконец, это узкое место?..

"ЗАВТРА". Нужна концепция Великого стального пути. Транссиб был первоначальным эскизом этого пути будущего, и наш XXI век пройдёт под его знаменем. Жаль, что эта идея воплощается не стратегически, а стихийно, под давлением сиюминутных обстоятельств. В отношении Северного морского пути — тот же концептуальный пробел.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Согласен. Вот пример: в устье великой сибирской реки Енисей движение речного транспорта запрещено. Наше Министерство транспорта не верит в речной транспорт по Енисею?

"ЗАВТРА". Оно не верит вообще в речной транспорт, судя по всему.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. А как заполнять Северный морской путь грузами, если величайшие сибирские реки не использовать? У нас все судостроительные и судоремонтные заводы, десятилетиями стоявшие на Оби, Енисее и Лене, приказали долго жить. Единственное исключение — строящаяся близ Якутска Жатайская судоверфь. В этом году будет заложено, наконец, первое судно. Мощности, увы, позволят строить лишь 10 судов в год. И это на три великих сибирских реки? А какие были судостроительные заводы! Одно "Северное сияние" в Тюмени чего стоило! В Тюмени на рубеже 60-х–70-х годов был разработан и реализован проект плавучих электростанций, способных работать на мазуте и дизтопливе. Идея этих устройств предельно проста: очень неглубокая посадка (1,5 метра), что давало выигрыш на малых реках. Не надо заниматься капитальным строительством в посёлках, в заводских условиях всё построили, привезли — готово. Но Тюменского судостроительного завода больше нет.

Чтобы Севморпуть ожил, нужно обратить пристальное внимание на Колыму, Лену, Енисей, Хатангу, Обь и другие наши реки.

"ЗАВТРА". Великий ледяной путь и Великий стальной путь станут мощнейшими трансконтинентальными коммуникациями, которые определят наше будущее. Жители городов, достаточно благоустроенных и тёплых даже в зимнее время, не задумываются о том, что привычные для них блага зависят от крупных проектов в условиях Севера, в том числе угольных.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. И вообще сами эти проекты футуристичны! Взять хоть посёлок городского типа близ Эльгинского месторождения. Он будет современным, комфортным для жителей. Если всё получится, года через два-три весь этот край преобразится.

"ЗАВТРА". Мы тоже сидим сейчас с вами в тёплой благоустроенной студии, но тем не менее стремимся на просторы, стремимся это всё показать. К сожалению, в наших СМИ, в том числе государственных, центральных, об этом практически ничего не говорится.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Взять хотя бы тот же завоз техники на Сырадасай: начинается он в Архангельске, затем идёт Северным морским путём до Диксона, там всё выгружается, и далее — неповторимый рейд по тундре к контурам абсолютно новой жизни! А у нас на экранах телевизоров всё те же сериалы, "евровидения" и прочее.

"ЗАВТРА". Это так. Вот мы и стараемся вносить вклад в цивилизацию будущего, которая медленно, но верно выстраивается на нашей территории.

Борис МАРЦИНКЕВИЧ. Северных проектов, на самом деле, много! Есть месторождение редкоземельных металлов Томтор, которое берёт в оборот Ростех. Оно находится на северо-западе Якутии, там 17 наименований металлов нашли! Ближайший порт, который можно использовать, — это Хатанга в восточной части Таймыра — концы, как понимаете, неблизкие. Нужна заполярная дорога, которая соединит Якутию и Красноярский край.

Дел много! Я уже рассказывал на страницах вашей газеты об электрификации Баимского горно-обогатительного комбината плавучими атомными ТЭС. Для этого необходимо задействовать наши ведущие конструкторские бюро, легендарный Балтийский завод. В городе Горьком надо разработать проект атомного реактора, который будет реализован в городе Подольске, а потом всё переключить на Питер. Многие северные проекты пронизывают друг друга во времени и пространстве. Большое общее дело!

"ЗАВТРА". Чего так не хватает нам сейчас! Хочется обратиться к нашим читателям: романтики, футурологи, космисты XXI века, приглядитесь к этим проектам!

Спасибо за беседу, Борис Леонидович!

Беседовал Андрей ФЕФЕЛОВ

Газета "ЗАВТРА" зарегистрирована Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство ПИ № ФС 77-22122 от 24 октября 2005 года.
Учредитель и издатель — ООО "Редакция газеты-еженедельника "Завтра" (119146, г.Москва, Фрунзенская наб., 18, пом. VII).

Адрес редакции: 119146, г. Москва, Фрунзенская наб., 18, пом. VII.
E-mail: zavtra@zavtra.ru Электронная версия: http://zavtra.ru/
Служба распространения: (499) 246-88-52 (т/ф). Служба рекламы: (903) 131-53-97.
Отпечатано в АО "Красная Звезда" (125284, г. Москва, Хорошевское шоссе, 38, тел.: (495) 941-32-09, (495) 941-34-72, (495) 941-31-62, http://www.redstarprint.ru, e-mail: kr_zvezda@mail.ru.

Главный редактор Александр ПРОХАНОВ

Тел. редакции: (916) 502-49-86. Тираж 20 050 Заказ № 4857-2021 Дата выхода в свет — 11.08.2021 г. Подписано в печать 10.08.2021 г. в 15.00, по графику — в 15.00