

Президенту
Российской Федерации
Путину В.В.

О создании коммуникационной
инфраструктуры нового
поколения – базовой отрасли России

Глубокоуважаемый Владимир Владимирович!

Более 20 лет под руководством академика А.Э. Юницкого, без какого-либо участия государства, ведутся работы по перспективному виду высокоскоростного наземного транспорта – струнному транспорту Юницкого (СТЮ).

Основу системы составляют выпускаемые промышленностью высокопрочные канаты, натянутые до усилий 200...500 тонн внутри специального рельса. Это позволило примерно в 10 раз снизить материалоемкость и, соответственно, стоимость путевой структуры и опор в сравнении с балочными конструкциями монорельсовой дороги и поезда на магнитном подвесе. Кроме того, благодаря подъему дороги на второй уровень примерно в 100 раз уменьшается площадь изъятия земли, повышается безопасность движения, а, в сочетании со стальными колесами, - при скоростном движении (200...300 км/час) снижается расход топлива по сравнению с автотранспортом в 3...5 раз, авиацией (в том числе экранопланами) – в 10...15 раз. Транспорт становится всепогодным – ему не опасны сильный ветер, снег, туман, гололед. Он устойчив к землетрясениям, наводнениям, оползням.

Указанные преимущества СТЮ позволяют в сжатые сроки создать принципиально новую коммуникационную инфраструктуру второго уровня, совмещенную с линиями электропередач, оптико-волоконной связью и ветряными электростанциями. Она будет более дешевой, безопасной, экологичной и долговечной в сравнении с традиционной инфраструктурой в любых регионах России – от вечной мерзлоты, тундры и болот Сибири до гор Кавказа. СТЮ сможет стать локомотивом создания динамично развивающейся экономики 21-го века, также, как, например, основой роста и нормального функционирования любого живого организма является разветвленная и здоровая кровеносная система.

В США в 20-ом веке была создана мощная промышленность и построена "одноэтажная Америка" благодаря тому, что в начале века изобретатель Генри Форд вопреки мнению специалистов-транспортников организовал массовое производство принципиально нового транспортного средства – автомобиля. В результате только в этой стране было построено более 6 миллионов километров автомобильных дорог (в России протяженность дорог почти в 10 раз ниже) и были созданы миллионы новых рабочих мест, что, в конечном итоге, способствовало значительному росту валового внутреннего продукта.

Нам не нужно догонять Америку. Мы можем обогнать их навсегда в принципиально новом направлении, построив скоростные коммуникации:

1) "Москва – Минск – Вильнюс – Калининград", что решит проблему изоляции Калининградской области и бестаможенного проезда в обоих направлениях по воздушному коридору;

2) "Санкт-Петербург – Воркута – Норильск – Хатанга – Тикси – мыс Дежнева" – трасса навсегда закроет проблемы северного завоза, создаст заполярный оборонный щит и позволит организовать северную минерально-сырьевую базу Российской Федерации, которая сыграет определяющую роль в политике, экономике и безопасности страны в 21-ом веке; продление же трассы на запад (до Лондона) и на восток (через Берингов пролив до Нью-Йорка) позволит соединить через Россию кратчайшей сухопутной высокоскоростной (500 км/час) артерией три континента;

3) "Москва – Красноярск – Комсомольск-на-Амуре – Южно-Сахалинск" (с ответвлениями во Владивосток и мыс Дежнева) – магистраль приблизит Дальний Восток к Центру России (время в пути – меньше суток), а ее продление на запад (до Лондона), на Восток (до Токио) и на юг (до Пекина, Сеула и Дели) позволит нашей стране стать скоростным сухопутным мостом между регионами, где проживает более 3 миллиардов человек (только на транзите грузов по этой дороге мы сможем зарабатывать десятки миллиардов долларов в год).

Такие планы могут показаться слишком грандиозными. Здесь уместно опять вспомнить опыт США: более 100 лет назад, всего за 10 лет с 1880 г. по 1890 г. американцы построили 117 тысяч километров железных дорог. А ведь экономика нашей страны сегодня на порядок мощнее американской конца 19-го века, да и протяженность описанных трасс в несколько раз меньше, а потребность в них – значительно выше. Тем более, что к реализации программы может быть привлечен капитал транснациональных корпораций.

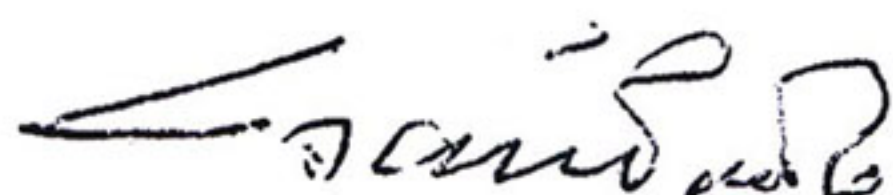
Поскольку описанные проблемы являются стратегически важными, то они должны быть под контролем президента страны. Министерство транспорта и Министерство путей сообщения созданы для развития (точнее – консервации) традиционных видов транспорта, поэтому они отторгают все принципиально новые транспортные решения и являются тормозом в практической реализации струнного транспорта.

В 2000...2003 г.г. осуществлена успешная апробация основных проектных, конструкторских и технологических особенностей СТЮ на испытательном стенде в подмосковном городе Озеры. Разработка защищена в ведущих странах мира более чем тридцатью патентами. Разработчики выполнили всю проектную и конструкторско-технологическую проработку по сертификации СТЮ на опытном участке в г. Сочи (по трассе "Адлер – горно-климатический курорт Красная Поляна"), но они не в состоянии решить вопрос финансирования. Для сертификации необходимо 100...150 миллионов рублей, для строительства первого участка трассы протяженностью 11 км – 450...550 миллионов рублей. В масштабах государства – это мелочь. Выигрыш – на столетия. Участие государства позволило бы ему иметь долю в бизнесе, емкость ниши для которого в мировой экономике по скромным оценкам экспертов превышает 10 триллионов USD. Если этого не сделать, разработка уйдет за рубеж и мы снова будем догонять и никогда не догоним.

С учетом изложенного, убедительно прошу Вас, Владимир Владимирович, оказать содействие и взять под личный контроль развитие программы СТЮ.

Приложение: в 2-х экземплярах на 35 листах.

С уважением,
академик



Н.К. Байбаков

16.11.04₂