

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

ПАМЯТЬ

постоянного ухода и ремонта. Если бы Госкомимущество РФ разрешило снять их с баланса РЖД, БАМ резко сократил бы размеры убытков. Во-вторых, более трети всех расходов приходилось на содержание вспомогательных предприятий, которые должны находиться на балансе муниципалитетов, но на БАМе муниципальные функции выполняет опять же дорога. Ни одна железная дорога, кроме БАМа, не содержала 59 городов и поселков с полным комплексом социально-бытовых услуг (плюс налоги на жилье).

Есть много других факторов, снижающих эффективность использования БАМа. В частности, дорогу вынудили установить объединению «Якутуголь» льготный тариф на перевозки экспортного угля Нерюнгри, чтобы предприятие не было убыточным. Хронические неплатежи за предоставленные услуги вынуждали БАМ для выплаты зарплаты брать кредиты в коммерческом банке. Все это повышало себестоимость перевозок.

Без интенсивного хозяйственного освоения прилегающей к магистрали территории БАМ не станет рентабельным никогда. Но для международного транзита магистраль закрыта с двух сторон: на западе узкое место — это «Тайшетская горловина», на востоке — слабость участка от Комсомольска-на-Амуре, по-

веро-Муйский тоннель, который тоже «упал» на баланс ВСЖД.

«Золотое звено» для сквозного проезда уложено ровно 30 лет назад. А с экономической точки зрения создана малодейственная железная дорога, проложенная через так и не освоенные территории. Адаптироваться организационно-хозяйственный механизм БАМа не сумел. Сотысячная армия железнодорожных строителей постепенно самораспустилась. В лихие 90-е рельсы разобрали и перебросили на ремонт путей Транссиба, а частично продали в Китай. В настоящее время по направлению Тайшет — Тында — Комсомольск-на-Амуре дорога не имеет резервных путей. Протяженность узких мест магистрали — отсутствие развязок и разъездов — составляет более 4 тыс. км.

К 2020 г. объем перевозок грузов в северном регионе прогнозируется до 58,1 млн тонн. Освоение Чинейского месторождения позволит ежегодно вывозить около 4 млн тонн руды (а в перспективе — более 10 млн) в порты Дальнего Востока и на металлургические предприятия Кузбасса. Ведется разработка Куранахского титано-магнетитового месторождения. Завершено строительство подъездного пути к Эльгинскому угольному месторождению. Строят-



строенного по временным нормативам военного времени, и плохое состояние портов в точках выхода к Тихоокеанскому побережью.

**Нужен вход в АТР**

Что изменилось за последние 40 лет с начала нового этапа строительства БАМа в 1974 году? Масштабное освоение природных ресурсов прилегающих территорий не состоялось. Не завершены ни комплексные изыскательские работы, ни опытно-промышленная эксплуатация, ни технико-экономические обоснования по месторождениям зоны БАМа. Кроме завершения магистрали, построили подъездную дорогу к Чинейскому месторождению, но она не востребована, — забыли выяснить, кому нужны добываемые там уникальные полиметаллические руды. Отечественные металлурги не готовы работать с новым сырьем, а зарубежные опасны как конкуренты. Ничем не закончилась и суета вокруг проекта прямого железнодорожного сообщения материка с Сахалином, который обещал превратить остров в полуостров и привязать его к России. При должном развитии проекта он предполагал соединение с Сахалинской железной дорогой и выход на железнодорожную сеть Японии через тоннель под проливом Лаперуза.

Таким образом, ни одна из причин убыточности БАМа не ликвидирована: магистраль по-прежнему не имеет прямых выходов в мировую железнодорожную сеть, отсутствуют в нужных объемах транзит и внутренняя погрузка. Единственное, что сделано — построен Се-

ся шахты и разрезы на Денисовском и Чульмаканском месторождениях. Разработаны технико-экономические обоснования строительства горно-обогатительного комбината на железорудном месторождении Таежное, Удоканского меднорудного месторождения, Апсатского месторождения каменного угля и Тарынахского железорудного месторождения. Активизация добычи ресурсов в зоне БАМа, имеющих спрос на мировом и внутреннем рынках, сможет обеспечить полную загрузку дороги.

Опыт 70-х показал, что без точной оценки запасов полезных ископаемых нельзя планировать развитие инфраструктуры, примыкающей к БАМу. Для увеличения пропускной и провозной способности участков БАМа и Транссиба ОАО «РЖД» разработало технико-экономическое обоснование «Освоение перспективных объемов перевозок на участке Тайшет — Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань до 2020 года». Реконструкция станций и развязок на всем протяжении БАМа, строительство вторых путей на западном участке магистрали и ввод в эксплуатацию нового Кузнецкого тоннеля позволят к 2020 г. передавать до 65 млн тонн в год. К 2030 г. планируется специализация БАМа для пропуска тяжелых поездов. Но чтобы это стало рентабельно, необходимо расширить сеть российских железных дорог в страны Азиатско-тихоокеанского региона для международных транзитных перевозок: соединить Транссиб и Транскорейскую магистраль, а материк — с Сахалином и Хоккайдо.

**Анатолий Александрович Кин, к.э.н. ИЭОПП СО РАН**

**В новосибирском Академгородке открыта мемориальная доска, посвященная академику Михаилу Михайловичу Лаврентьеву**



Она закреплена на здании Института математики им. С.Л. Соболева СО РАН, где Михаил Михайлович проработал более 30 лет, 16 из которых — директором. В открытии приняли участие руководители СО РАН и института, ученики и соратники Михаила Михайловича Лаврентьева.

Во вступительном слове директор Института математики член-корреспондент РАН **Сергей Савостьянович Гончаров** отметил, что М.М. Лаврентьев, один из первых сотрудников института, стал значительной фигурой для мировой математической науки.

Чл.-корр. РАН, зав. лабораторией ИМ СО РАН, руководитель научной школы М.М. Лаврентьева **Владимир Гаврилович Романов**: «Он очень рано начал заниматься математикой, первые его опыты появились еще в студенческие годы. В 1957-м он защитил кандидатскую диссертацию и переехал сюда. Надо отметить, что уже в вышеозначенной работе были заложены основы новой теории некорректно поставленных задач, которая потом начала интенсивно развиваться.

Рассвет его научной деятельности пришелся на работу в Вычислительном центре СО АН СССР, там он создал большой научный коллектив, начавший развивать не только те наметки, которые касались некорректных задач, но и теорию задач обратных, имеющую многочисленные приложения в самых разных сферах. В первую очередь, это геофизика, там много разных проблем, которые приводят к тому, что нужно решать подобные вещи. Как это делать и было показано Михаилом Михайловичем».

О высоких достижениях М.М. Лаврентьева в своем выступлении говорил и председатель СО РАН академик **Александр Леонидович Асеев**: «М.М. Лаврентьева мы все помним не только как сына отца-основателя нашего Академгородка Михаила Алексеевича Лаврентьева. Даже на фоне последнего Михаил Михайлович был яркой личностью, выдающимся ученым. Яркость выражалась в том, что уже в 30 лет он был удостоен Ленинской премии за результаты в области математической физики. Его результаты в области обратных задач математической физики и некорректных задач являются классическими — имя М.М. Лаврентьева вписано в историю мировой математики. Он основал новые направления, связанные с применением математических методов в геофизике. Мы помним его работы, связанные с томографией, с решением обратных задач в сейсмометрии и многих других областях. За годы он воспитал целую плеяду последователей, и мы очень гордимся им».

Ректор Новосибирского государственного университета доктор физико-математических наук **Михаил Петрович Федорук**: «Конечно, свою основную жизнь Михаил Михайлович Лаврентьев связал с двумя научными институтами, но практически с самого начала деятельности в Академгородке он стал преподавать в НГУ и прошел там все ступени — от профессора до

заведующего кафедрой и декана механико-математического факультета».

Декан механико-математического факультета НГУ **Михаил Валентинович Фокин**: «Самое главное — исключительная доброта и желание помочь людям. На портретной доске нашего факультета есть изображения всех деканов и написано, какими они были. Про Михаила Михайловича указано: «Самый корректный». Это не значит, что другие такими не были, но он действительно был готов помочь любому студенту, до максимума терпел, чтобы не случилось чего-либо отчисления, если имелись какие-то понятные причины для недостаточной успеваемости. Тогда существовала такая традиция: соревнование «Догони декана». На пятикилометровой лыжне Михаил Михайлович стартовал, а затем, через пять минут, выдвигались все остальные желающие. Кому удалось достигнуть и опередить Лаврентьева, тот получал зачет «автоматом»».

Директор Института нефтегазовой геологии и геофизики им. А.А. Трофимука СО РАН академик **Михаил Иванович Эпов**: «Так сложилось, что лекции Михаила Михайловича я впервые услышал, учась в девятом классе физико-математической школы. Тогда я очень мало что понимал.

Потом получалось, что в нашем направлении науки было довольно много людей, которые любили «рисовать», с точки зрения геологов, избыточное количество формул. Когда таких теоретиков-геофизиков «обижали», их всегда отстаивал Михаил Михайлович, поэтому его вклад не ограничивается только теорией обратных и некорректных задач — он защищал тех, кого впоследствии их математика привела к практическим геологическим результатам».

Заместитель председателя СО РАН академик **Николай Петрович Похиленко** добавил, что Михаил Михайлович Лаврентьев — знаковая фигура, золотыми буквами вписанная в историю Академгородка: «Такие люди, как он — это честь и слава нашего научного центра».

Директор Института систем информатики им. А.П. Ершова СО РАН доктор физико-математических наук **Александр Гурьевич Марчук**: «Под руководством Михаила Михайловича я защитил кандидатскую диссертацию. Надо отдать ему должное, он работал с аспирантами потрясающе. В те годы у него их было очень много. В зависимости от силы того или иного человека — либо одобрял продвижение, либо давал точные формулировки. Рассказывают такую историю: один из не очень самостоятельных молодых людей записывал результаты общения с Михаилом Михайловичем в толстую тетрадку, а потом она куда-то пропала. Юноша носился по зданию и кричал: «Где моя диссертация?!».

Директор Института гидродинамики им. М.А. Лаврентьева СО РАН доктор физико-математических наук **Анатолий Александрович Васильев**: «В 1979-м году была открыта планета, названная Лаврентиной. Причем, именование она получила не только в честь Михаила Алексеевича Лаврентьева, но и Михаила Михайловича. Это еще один дополнительный аргумент, что последний — человек заслуженно признанный, и это стало понятно уже много лет назад».

Ведущий научный сотрудник ИМ СО РАН доктор физико-математических наук **Михаил Михайлович Лаврентьев**:

«Я хотел бы сказать одно слово, характеризующее отца: щедрость. Я беседовал со многими невыпускниками мехмата, которых он отчислил как декан, и все они сохранили к нему самые теплые чувства. Второй случай: у нас в доме месяца три обитал один человек из Рериховского общества, которому нигде было жить».

Завершая торжественную церемонию, М.М. Лаврентьев-младший выразил благодарность авторам барельефа — Анатолию Ивановичу Назарову и его помощникам — за точно переданный образ его отца.

**Екатерина Пустолякова, Павел Красин, Фото Е. Пустоляковой**