

# Межконтинентальное транспортное сообщение между Америкой и Азией

Вопрос транспортного соединения Азии и Америки уже в течение длительного времени рассматривается как основа межконтинентальных экономических связей. При строительстве линий должны быть использованы только экологически чистые технологии.

Во всей истории международных деловых отношений не существовало более важного и актуального проекта, чем сухопутное грузовое межконтинентальное сообщение между Азией и Америкой.

Правительственные организации, экономические и научно-исследовательские институты России и США полностью сходятся во мнении о целесообразности такого мощного транспортного коридора, проходящего по территориям Восточной Сибири, Аляски и Канады. Американский штат Аляска уже в течение более 100 лет пытается соединиться с железнодорожной сетью США и портами на Восточном побережье. Однако прокладка железной дороги на канадском участке немислима без применения многотратных природоохранных мер.

## Развитие инфраструктуры Дальнего Востока

Проблема экономического развития Дальнего Востока была тщательно изучена и сформулирована российским Институтом глобализации при анализе темы «Жизненно важные проблемы заселения и социально-экономического развития Восточной Сибири и Дальнего Востока».

В 2005 г. в Магадане прошел Всероссийский совет, на котором развитие инфраструктуры Дальнего Востока было признано приоритетной задачей. Последние решения российского правительства также направлены на развитие транспортной сети Дальнего Востока.

Постоянная рабочая группа разрабатывает концепцию железнодорожной магистрали Якутск — Магадан с ответвлением к Берингову проливу. Правда, в документах, относящихся к перспективам развития железнодорожного сообщения, это направление только коротко упомянуто и отнесено на 2030 г.

Для решения вопросов развития Дальнего Востока и байкальского региона была образована государственная комиссия и разработана грандиозная региональная экономическая программа. По сравнению с ее предыдущей версией финансовые затраты были увеличены в 10 раз, однако в эту программу вошли хотя и важные, но локальные проекты. По мнению западных специалистов, в ней отсутствует основное звено, которое позволило бы связать между собой экономическое развитие Сибири и Дальнего Востока.

Усилия Российских железных дорог (РЖД) направлены на то, что-

бы создать транспортные коридоры на основе проекта «Север— Юг» и Транссибирской магистрали. Концепция этого проекта была разработана еще во время существования Советского Союза и базировалась на его территориальном потенциале.

Западноевропейские специалисты полагают, что стратегически важное положение России как транзитной страны используется далеко не в полном объеме. При правильной ориентации использование стратегического положения России могло дать больший эффект и способствовать стратегическому партнерству с промышленно развитыми странами. Речь идет о концентрации капиталовложений в реализацию проекта межконтинентального сухопутного транспортного коридора между Азией и Америкой, который в первую очередь имеет важнейшее значение для России.

Экономические достоинства сухопутного сообщения между Азией и Америкой очевидны. Оно приведет к экономическому развитию не только ведущих держав мира, но и таких стремительно развивающихся стран, как Китай, Индия, Бразилия.

Межконтинентальное сухопутное сообщение важно также с точки зрения снижения постоянно растущей экологической нагрузки на Мировой океан и воздушное пространство.

## История вопроса

В начале XX столетия правительство России приняло предложение американских предпринимателей о грандиозном строительстве в Сибири железной дороги длиной 10 700 км, которая должна была примыкать к Транссибирской железнодорожной магистрали и выходить на Американский континент. Строительство должно было вестись на концессионной основе с использованием иностранного капитала.

Это решение было принято при поддержке самого известного рос-

сийского экономиста П. Столыпина и руководителя Управления железных дорог С. Витте. Инвесторам выделялась полоса отчуждения шириной 25 км. Политические события сорвали начало строительства линии направлением на Аляску.

В дальнейшем отношения между странами складывались таким образом, что интерес был скорее к тому, чтобы расширить Берингов пролив. В 1990-е годы ситуация изменилась.

В 1991 г. в США была образована Международная кооперация Interhemispheric Bering Strait Tunnel and Railroad Group с фондом 5 млрд. США. Первая конференция, посвященная проблеме транспортного перехода через Берингов пролив, состоялась в 1992 г. в Вашингтоне. В январе 1993 г. она также обсуждалась на высоком уровне на рабочей встрече в Москве.

Для руководства исследовательскими работами была образована группа экспертов, перед которой ставились следующие первоочередные задачи:

- подготовка соглашения между парламентами России, США и Канады;
- разработка комплексной программы исследований первого этапа и подготовка технико-экономических обоснований;
- всеобъемлющее обсуждение и экспертиза проекта.

Особое внимание было уделено интересам коренного населения этих районов и экологическим аспектам. С тех пор прошло 16 лет.

### Современное состояние проекта

На конференции «Мегапроект России» в 2007 г. был представлен проект межконтинентального транспортного коридора, который должен включить в себя железнодорожный путь, автостраду, линию электропередачи высокого напряжения, газо- и нефтепровод, стекловолоконную линию связи.

Длина тоннеля под Беринговым проливом должна составить более 100 км. Протяженность магистрали Якутск — Магадан — Анадырь — Фербенкс — Форт-Нельсон примерно равна 6000 км. Планировались сроки строительства 15–20 лет при общих затратах от 55 до 70 млрд. долл. США и сроке окупаемости инвестиций примерно в 30 лет.

### Мост или тоннель?

Проекты перехода через Берингов пролив предусматривают решение в виде моста либо в виде тоннеля. После террористических атак в США 11 сентября 2001 г. чисто экономические соображения отошли на второй план. В первую очередь стали учитывать возможную степень разрушения сооружения в результате террористического акта и время, потребное для его восстановления.

Если представить себе последствия взрыва, то сравнения будут не в пользу тоннеля. Однако во всех российских разработках тоннель рассматривается как единственно возможный вариант.

Заслуживает внимания проект калифорнийской компании Inter-Continental Peace Bridge, которая предлагает конструкцию вантового моста длиной 83 км. Он должен состоять из 220 пролетов длиной по 370 м каждый и одного центрального пролета длиной 550 м.

Разработчики этого проекта считают, что время, необходимое для строительства, при использовании сборных железобетонных конструкций составит всего 5 лет.

### Строительство канадской части коридора невозможно без природоохранных мер

Правительственные учреждения, предприятия, экономические и научно-исследовательские институты России и США полностью сходятся во мнении, что транспортный коридор

через Канаду был бы весьма целесообразным, однако предпринимательские круги Америки не в состоянии реализовать эти планы.

Препятствием к реализации стремления штата Аляска создать транспортные связи с железнодорожной сетью США и портами побережья являются не финансовые проблемы, а экологические. Реализация проекта нанесла бы ущерб среде обитания северных народов Канады.

Чтобы все-таки решить эту задачу, была создана совместная правительственная комиссия США и Канада. Широкое всестороннее изучение вопроса продолжается уже в течение трех лет. В 2005 г. было наконец найдено решение, которое не могли найти в течение более чем 100 лет. Канадское правительство заявило о своей готовности принять участие в строительстве железнодорожной линии Аляска — Британская Колумбия.

Длина этого североамериканского отрезка трансконтинентальной линии составит 1800 км, для чего потребуются затраты в 4 млрд. дол. США. Главной проблемой первой стадии проекта являлась разработка его технико-экономического обоснования.

С тех пор прошло пять лет. Это было время полного бездействия, что для деловых кругов Запада совершенно неприемлемо. Казалось, не должно быть никаких препятствий к продолжению этих работ. Существует решение совместной государственной комиссии и есть согласие правительства Канады, однако о планах реализации мегапроекта больше ничего не слышно.

Климатические условия в Канаде и России во многом схожи. В обеих странах вопросам экологии и защиты окружающей среды придается первостепенное значение. В связи с этим сотрудники посольства Канады проявляли большой интерес к изучению российского опыта железнодорожного строитель-

ства в условия Крайнего Севера без использования тяжелого автомобильного грузового транспорта при минимальном ущербе для окружающей среды. Их интерес к этой проблеме значительно возрос, когда стало известно о положительной реакции местных канадских властей.

После проведенного анализа всех рисков, связанных со строительством железнодорожной линии в условиях Крайнего Севера с использованием методов, применяемых в средней полосе, проект новой линии Фербенкс — Форт-Нельсон был отклонен правительствами провинций Юкон и Британская Колумбия. Теперь рассматриваются вопросы применения новых технологий, перевозок массовых грузов по временным автодорогам (зимникам) с целью минимизации ущерба экологически чувствительным территориям.

Канадская компания Canadian Arctic Railway также планировала строительство в этом регионе железнодорожной линии, чтобы обеспечить связь с открытыми нефтяными месторождениями. Однако, учитывая рекомендации инженерного бюро в Берлине о технически несложной прокладке нефтепроводов вдоль существующих железнодорожных участков, руководство компании предпочло заморозить проект, поскольку инвестиции в строительство железной дороги могут окупиться только в том случае, если в среднесрочной перспективе она будет конкурентоспособной.

### Экологические условия реализации проекта

В настоящее время проект железнодорожной линии Фербенкс — Форт-Нельсон все-таки может быть реализован в рамках межконтинентальной трассы Азия — Америка. Однако для реализации канадской части трассы следует обязательно учесть аргументы, связанные с экологическими требованиями к про-

цессу строительства. Российским специалистам хорошо известны технологии, наносящие минимальный ущерб окружающей среде. Они представлены в материалах научных конференций, проводившихся университетами железнодорожного транспорта Москвы и Санкт-Петербурга.

Возможность и целесообразность применения новых технологий была подтверждена Объединением инженеров железнодорожного транспорта Германии. Применение таких технологий позволяет:

- минимизировать территорию, выделяемую под строительство;
- ограничить ущерб, наносимый окружающей среде.

### Новое строительство в России

В настоящее время ведутся проектные работы и начинается строительство железнодорожных линий Курагино — Кызыл, Карабула — Ярки, Обская — Полуночное. На повестке дня стоят работы в зонах жизненных интересов коренных народов Севера и даже на территории природного парка Ергаки в Саянах, через которую пройдет линия Курагино — Кызыл.

Прокладка трассы через территорию заповедника позволит сократить ее протяженность на 56 км. Пути, проходящие по природному парку, обнесут специальной вольерной сеткой. Ограждения нужны для того, чтобы животные не могли выходить на пути. Свободное перемещение их по территории заповедника обеспечивается строительством нескольких масштабных переходов через пути шириной 40–60 м. Их засыпят землей, засадят деревьями и кустарниками. Подобные переходы широко распространены в Канаде, где железные дороги часто проходят через заповедники.

Линия Карабула — Ярки уже близка к завершению. Она должна быть сдана в эксплуатацию осенью 2010 г. За год строительства было уложено около 40 км пути. На участке сооружено 16 мостов.

По мнению западных специалистов, при планировании затрат на строительство в России не предусматривается выделение средств на решение экологических проблем в таких размерах, как в промышленно развитых странах. Однако российские инженеры стремятся сделать все, чтобы практически реализовать процесс экологичного строительства в северных регионах, проектировать линии с учетом внедрения природоохранных технологий.

Новые технологии предусматривают:

- создание магистралей различного назначения в одном транспортном коридоре;
- выполнение всех отсыпок с применением геотекстиля;
- проведение всех строительных работ без использования тяжелого грузового автотранспорта для подвоза материалов, отказ от их промежуточного складирования;
- строительство параллельных путей с помощью железнодорожных транспортных средств без использования вспомогательных путей разгрузки отсыпного материала;
- выполнение отсыпки железнодорожного полотна с автопоездов, а не с отдельных грузовиков.

Постановка задачи перед участниками тендеров должна быть сформулирована таким образом, чтобы выиграть их могли компании, способные так организовать работы в России, чтобы в будущем эту технологию можно было бы использовать также и при строительстве на территории Канады и США.

С помощью международных концессий на Дальнем Востоке и в Восточной Сибири должен быть создан транспортный коридор, который свяжет эти территории с Америкой.

*Z. Kreynis et al. Eisenbahningenieur, 2009, № 8, S. 46–48; материалы агентства Regnum ([www.regnum.ru/news/1113798.html](http://www.regnum.ru/news/1113798.html)).*