



СМИТ В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ

Анатолий МАКСИМОВ

■ Аляску и Чукотку может соединить подводная дорога Путина - Трампа.

СТО КИЛОМЕТРОВ ПОД ВОДОЙ

В сорокаминутном шоу Дональда Трампа перед встречей с Зеленским одним из самых интересных моментов была его реакция на идею строительства тоннеля между Чукоткой и Аляской. Кто бы сомневался, что Президенту США это понравится, а Зеленскому, естественно, нет. «Значит, надо строить», - сказала бы секретарша из «Служебного романа».

Много миллионов лет назад сухопутный перешеек между Аляской и Чукоткой, так называемый Берингов мост, уже существовал. Символично, что он исчез одиннадцать тысяч лет назад в результате таяния ледников и потепления, просто ушел под воду. Теперь все наоборот: неожиданно всплывшая идея о подводном тоннеле может стать символом оттепели в отношениях России и США.

Амбициозный проект предложил руководитель Российского фонда прямых инвестиций Кирилл Дмитриев, окрестив его «тоннелем Путина - Трам-

па». По его словам, работа кипит полгода. Пока - на бумаге. Фонд уже финансировал строительство первого в истории железнодорожного моста между Россией и Китаем. Благодаря этому маршрут грузовых перевозок сократился больше чем на семьсот километров.

Новая магистраль может протянуться от 98 до 113 километров, это примерно вдвое превышает длину тоннеля под Ла-Маншем, соединяющего Великобританию и Францию.

Расстояние, конечно, не маленькое, но на предполагаемом маршруте расположены два острова - Ратманова (Большой Диомид) и Круценштерна (Малый Диомид). Это позволяет разбить тоннель на несколько секций с выходом на поверхность. С российской стороны к нему предполагается прокладка железнодорожной ветки Якутск - Уэлен, длина которой, в зависимости от маршрута, составит от 3850 до 4020 километров. Со временем ее можно будет соединить с Транссибом и БАМом. С американской стороны к проливу будет построена железная дорога протяженностью 1925 километров. Впоследствии ее можно «встроить» в сеть Канады и соединить с основной территорией США.

Надо будет предусмотреть и место для «переобувки» составов: ширина железнодорожных путей в России и Америке различается.

ИЩЕМ ИНВЕСТОРОВ

■ К строительству можно привлечь и другие страны.

Но главный вопрос - цена проекта. Кирилл Дмитриев говорит о том, что стоимость такого тоннеля может достигать 65 миллиардов долларов, но если применить технологии компании Илона Маска, который строит подземные дороги и запускает на них Tesla, то обойдется почти в десять раз дешевле - в восемь миллиардов. Строительство займет порядка восьми лет.

Другие эксперты не столь оптимистичны: речь, по их оценкам, идет о ста миллиардах долларов, и на такой проект может уйти до пятнадцати лет - только разработка документации займет 2,5 года.

Кто будет инвестором? Частный капитал вряд ли рискнет без государственных гарантий. Окупится ли дорогостоящая

ЧТО ПОЧЕМ?

стройка? Вопросов много. Ежегодный объем грузопотока по новому пути может составить шестьдесят - семьдесят миллионов тонн с увеличением до ста (для сравнения: нынешняя ежегодная пропускная способность Северного морского пути - десять - двенадцать миллионов). Можно брать плату за проезд.

К стройке должны подключиться и другие страны: Канада, Япония, Китай. Для последних это может быть выгодно: путь от Харбина до Чикаго или Ванкувера станет на несколько тысяч километров короче и на две с лишним недели быстрее. Себестоимость доставки тоже будет ниже.



Вера КОСТАМОУРИЯ Новости

НОВОЕ ДЫХАНИЕ

■ Кирилл Дмитриев далеко не первый, кто обращает внимание на Берингов пролив.

Впервые о соединении континентов заговорил губернатор Колорадо Уильям Гиллин. В 1890 году он выпустил трактат «Космополитическая железнодорожная дорога», где предложил объединить Америку и Евразию одной магистралью, для которой нужно было бы построить мост через Берингов пролив. Но российские власти отказали американцам.

Будущий создатель знаменитых «Золотых ворот» в Калифорнии Джозеф Страусс также выдвинул идею железнодорожного моста между Аляской и Чукоткой. И ему не дали добро на строительство.

Следующим был французский магнат Лоик де Лобель. Он пообещал построить Сибирско-Аляскинскую железную дорогу от мыса Принца Уэльского на Аляске через тоннель под Беринговым проливом и через северо-восточную Сибирь до Иркутска. Правда, на весьма жестких условиях для России: американской стороне нужно было отдать на девяносто лет в полную собственность территории вдоль железной дороги шириной по тринадцать километров с обеих сторон полотна. Плюс - исключительные права на добычу полезных ископаемых на этих участках. И если правительство Сергея Витте согласилось, то новый премьер Петр Столыпин дал

УРОК ИСТОРИИ

западному консорциуму от ворот поворот.

В середине прошлого века уже советский инженер Петр Борисов предлагал перекрыть Берингов пролив дамбой из громадных бетонных блоков, а по ней пустить железнодорожные пути. А Кирилл Дмитриев показал нарисованный от руки проект моста Кеннеди-Хрущева, но это был скорее символический жест временного потепления периода холодной войны, который предложил американец Даг Сандстрем в своем письме на имя лидера СССР в связи с убийством Джона Кеннеди.

Американец китайского происхождения, инженер Тунг-Йен Линь в 1958 году выдвинул идею построить мост «для торговли и взаимопонимания между народами Соединенных Штатов и Советского Союза». И не отказался от нее и в 1994-м.

После начала перестройки мысли построить тоннель, похоже, обрели новое дыхание. Возникло несколько организаций, которые развивали идею межконтинентального пути. Одна из них - Interhemispheric Bering Strait Tunnel and Railroad Group. С российской стороны «локомотивом» стройки стал экономист и инженер Виктор Разбегин.

Трамп не первый американский лидер, заинтересованный в проекте. В 2005 году сын экс-президента США Джорджа Буша-старшего, инвестор Нил Буш, продвигал предложение о прокладке транспортного коридора под Беринговым проливом.

СТРОЙКИ ВЕКА

ГЛУБОКО КОПАЮТ

■ Похожие проекты уже есть во всем мире.

❖ В 1988 году открыт 54-километровый железнодорожный тоннель Сэйкан, который соединяет японские острова Хоккайдо и Хонсю. Он опускается на глубину около 240 метров, на сто метров ниже уровня морского дна, - это второй по длине железнодорожный тоннель в мире после Готтардского. Под водой проходит почти тридцать километров пути.

❖ Длина тоннеля под Ла-Маншем (или Евротоннеля) - примерно 51 километр, из них 39 проходит под водой. Открыт был в 1994 году. Соединяет континентальную Европу с Великобританией. Путь на поезде из Лондона в Париж занимает чуть больше двух часов.

❖ В 2019 году в Норвегии открылся тоннель Рифаст между городами Ставангера и Странн. Его длина - 14,5 км. Это самый длинный и самый глубоководный автомобильный тоннель в мире: глубочайшая точка находится на отметке 292 метра ниже уровня моря.

Сейчас строят еще один тоннель между этими же городами. Проектная глубина - почти четыреста метров, а длина - 26 километров. Стройка стартовала еще в 2018-м, потом ее приостановили из-за проблем с бюджетом. Работы возобновили в 2021 году. Стоимость - около 2,7 миллиарда долларов. И таких проектов - десятки.