

Трансконтинентальное прожектёрство

Да не робей за отчизну любезную...
Вынес достаточно русский народ,
Вынес эту дорогу железную -
Вынесет всё, что господь ни пошлет!

Вынесет всё — и широкую, ясную
Грудью дорогу проложит себе.
Жаль только — жить в эту пору прекрасную
Уж не придется — ни мне, ни тебе.

Н.А. Некрасов, «Железная дорога»

Проект Трансконтинентальной магистрали (ТКМ) с туннельным переходом через Берингов пролив в последнее время все чаще и чаще появляется в списке перспективных транспортных проектов, которые собираются реализовать в России.

Строительство железной дороги Правая Лена — Уэлен внесено даже в «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года». Неоднократно о перспективах строительства железной дороги до Берингова пролива в связи со строительством железных дорог в Якутии, говорил президент Республики Саха (Якутия).

«Но ключевой транспортный проект — железная дорога «Беркакит — Томмот — Якутск». Работы там активно ведутся с 2005 года. Эта линия хорошо поможет и нам, и Амурской области, она позволит «уполовинить» нашу зависимость от сезонного завоза грузов. В перспективе мы рассматриваем продолжение строительства железной дороги до Магадана и последующим выходом к Берингову проливу», — заявил Вячеслав Штыров в 2007 году.

Хотя другие члены руководства республики придерживаются скептического взгляда. «Этим проектом заниматься разве только нашим потомкам», — заявил председатель правительства РСЯ Егор Борисов.

Предварительная разработка проекта строительства ТКМ была проведена в середине 1990-х годов в корпорации «Interhemispheric Bering Strait Tunnel and Railroad Group» (IBSTRG) — «Трансконтиненталь», а также в Совете по развитию производительных сил Министерства экономического развития и торговли России и РАН. Проект обсуждался в 1996-1997 годах на совместной комиссии Черномырдин — Гор. Однако, после отставки Виктора Черномырдина, проект вплоть до недавнего времени оказался в архиве.

Сейчас, когда экономическое развитие Дальнего Востока стало частью государственной политики, снова проснулся интерес к этому грандиозному проекту. В 2006 году было принято решение о начале проектировки, а в феврале 2007 года на совещании в Якутске под председательством премьер-министра России Михаила Фрадкова было заявлено, что строительство начнется в 2009 году с завершением в 2015 году. 10 апреля 2007 года дорога была включена в стратегию развития железных дорог до 2030 года.

Однако, при всей своей глобальности и эмоциональной привлекательности, представленный проект ТКМ имеет массу недостатков, о которых практически ничего не говорится.

ОБРАЗ ДОРОГИ

Предложено несколько вариантов строительства железной дороги, которые имеют разную протяженность и немного разные условия для строительства.

Протяженность железной дороги Якутск — Уэлен составляет 3850 км по «северному варианту» и 4020 км по «южному варианту», 98-113 км составляет протяженность туннельного перехода через Берингов пролив, и

протяженность железной дороги Уэлс-Фербенкс — Форт Нельсон составляет 1925 км. Варианты протяженности: 5873 км по наиболее короткому варианту, и 6058 км по наиболее протяженному. Разница не очень большая, и составляет всего 185 км или 3% общей протяженности.

Проект дороги короче Транссибирской магистрали (9288 км) чуть более чем на треть. Однако, в отличие от нее, практически целиком находится севернее 62-й широты. Весь маршрут пролегает в очень сложных климатических и топографических условиях, в основном по горной местности, а также около трети предполагаемого маршрута пролегает по районам, вовсе не имеющим никаких дорог, даже автозимников.

В России только пять железных дорог имеют участки, пролегающие севернее 62-й широты: Петрозаводск — Мурманск, Коноша — Архангельск, Котлас — Воркута, Ноябрьск — Новый Уренгой, Норильск — Дудинка.

К ним можно добавить также некоторые участки недостроенной железной дороги Салехард — Игарка (503-я стройка), по которым осуществляется рабочее движение.

ОТСУТСТВИЕ ПОДГОТОВКИ

Первый и наиболее очевидный недостаток проекта состоит в том, что при всех заявлениях и грандиозных планах построить дорогу к 2015 году, тем не менее, полностью отсутствуют какие-либо признаки осуществления подготовки к строительству.

Похоже, что руководители и авторы проекта просто не понимают, с чем имеют дело.

Трасса пролегает по районам с наиболее суровым климатом, в частности, через районы «полюса холода», где зафиксированы минимальные температуры до -70 градусов. Трасса пересекает множество горных хребтов со средними высотами до 2500 метров в Магаданской области и до 1800 метров на Чукотке, рассеченных многочисленными реками. В регионе везде имеется вечная мерзлота.

В добавление к этому крайне слабое развитие дорожной сети, малое количество населенных пунктов, а примерно на трети маршрута вовсе нет ни того, ни другого. Добавим к этому слабое развитие портового хозяйства Магадана и Чукотки.

Отсюда вопрос: каким образом составители проекта собираются поддерживать работу изыскательских партий, как собираются доставлять строителей, строительную технику, материалы и оборудование дороги?

Никто четкого ответа не дал.

Опыт строительства других северных дорог: Котлас — Воркута, Салехард — Игарка, Томмот — Якутск показывает, что недооценка подготовки трассы к строительству, а также пренебрежение развитием вспомогательного транспорта всегда выходит боком. Стройку начинают в порыве и «пафосе освоения», а потом начинаются огромные трудности, затягивающие работы и безмерно удорожающие строительство.

Поразительно, но никто не сделал вывода из советского опыта! Например, при строительстве дороги Котлас — Воркута в 1938-1943 годах выяснилось, что существующий транспорт не в состоянии забросить грузы на строительство. Дорог нет, реки мелкие и порожистые, непроходимые для барж.

В итоге сделали 700-км маршрут от Лабытнанги по которому грузы возили оленьими упряжками. На 503-й стройке были уже несколько умнее, но и там трудности с завозом грузов были на каждом шагу. Но в этом случае хотя бы были более или менее проходимые реки, были олени, да и равнинная тундра позволяла осуществлять такие перевозки. А тут нас уверяют в том, что могут построить железную дорогу без транспортной подготовки в горах Магадана и Чукотки, без оленей и проходимых рек, да еще в таких местах, куда всеильный «Дальстрой СССР» со своими тысячами эзков не смог пробиться. Надо прямо сказать: мы в такие чудеса не верим!

Для того, чтобы приступить к строительству дороги, нужно создать по трассе цепочку населенных пунктов, оснащенных жильем для рабочих, складами, аэродромами, генераторами.

Нужно реконструировать порты Магадана, Певека, Анадыря, создать там мощные терминалы для приема строительных грузов и техники.

Нужно подвести ко всем участкам будущего строительства автодороги, пусть самые плохие, пусть автозимники.

Нужно создать запасы продовольствия и горючего по всей трассе, завести первоначальный запас стройматериалов и так далее.

Только на это уйдет несколько лет.

Не будем забывать, что трасса пролегает в тех районах, куда из-за труднодоступности грузы доставляются иногда в течение года.

То же самое относится к строительству туннеля через Берингов пролив.

Даже если быть оптимистами и считать, что с континентальных частей строительство туннеля будет обеспечиваться построенной железной дорогой, то вот на островах Ратманова (РФ) и Крузенштерна (США), все равно придется строить порты для завоза оборудования для прокладки запланированных вертикальных стволов, для проходки туннелей и обеспечения работы всего этого оборудования. Без портов на островах не получится, проходческий щит с парашютом не сбросишь, а порты надо начинать строить уже в ближайшее время.

Без тщательной и всесторонней подготовки к строительству, оно обречено на провал, причем на провал с человеческими жертвами. Природа тех мест не прощает даже самой малой ошибки.

Без подготовки строить эту дорогу можно будет только в бесчеловечных условиях, ничем не отличных от условий колымских лагерей.

ТОРОПЛИВОСТЬ

Спешка — враг всех северных проектов.

По необъяснимой причине практически все проекты, выполненные на Севере, делались в условиях страшной спешки, в нереально короткие сроки, невзирая на затраты и жертвы. И все до одного безжалостно «обламывались».

Железнодорожные проекты пострадали от спешки сильнее всех остальных проектов.

Дело в том, что строительство железной дороги в условиях Севера, способной сразу же обеспечить нормальную пропускную способность, требует выполнения очень жестких нормативов строительства, соблюдения всех технических условий и требований к конструкциям пути, сооружениям и оборудованию.

Но спешка, неизбежным следствием которой было отсутствие подготовки к строительству, не позволяла выполнить все эти условия. Строительство что дороги Котлас — Воркута, что 503-й стройки, что сталинской Байкало-Амурской магистрали постоянно наталкивалось на одно и то же: сильнейшую недооценку расхода материалов, помноженную на острейший дефицит этих самых материалов, заранее не завезенных на стройку или не доставленных из-за отсутствия вспомогательного транспорта.

В этих условиях начиналось «народное творчество», то есть строительство в стиле «тяп-ляп», «сойдет и так».

На всех северных железнодорожных стройках не выдерживался ни профиль пути, ни нормативы укладки насыпи и балласта, ни требования к мостам, путепроводам и сооружениям. Материалы о строительстве дорог пестрят сообщениями об укладке путей-«временок» на гати (Котлас-Воркута), укладки бревен и веток в насыпи (503-я стройка), замены бетонных конструкций на ряжевые (бревенчатые срубы, забитые грунтом или бутовым камнем), использование дерева вместо стальных конструкций и так далее.

В итоге дорогу Котлас-Воркута пришлось в конце 1940-х годов, уже после войны, в сущности, перестраивать по нормативам. Сталинский БАМ Наркомат путей сообщения СССР просто отказался принимать в эксплуатацию, и путь перестраивался заново уже в 1970-е годы. 503-я стройка, будучи законсервированной, развалилась вскоре после остановки строительства.

Новый «мегапроект» готовится разбить лоб о те же самые, многократно хоженные грабли. Снова мы видим нереально короткие сроки для столь масштабного проекта в исключительно сложных условиях в сочетании с полным отсутствием подготовки.

Если все же приступят к строительству, то мы неизбежно увидим принятие «мудрого решения» — строить по «облегченным нормативам», то есть тяп-ляп, на живую нитку, лишь бы отчитаться.

И далее мы увидим либо перестройку дороги уже после торжественного открытия в лучшем случае, либо разрушение наспех построенной дороги в худшем случае.

ЧЕРЕПАШЬИ ТЕМПЫ

Поверить в сказку о строительстве дороги Якутск — Уэлен к 2015 году мешает еще одно немаловажное обстоятельство. Все протяженные железные дороги строились в короткие сроки одним и тем же методом: трасса разбивалась на 15-20 участков, на которых одновременно начиналось строительство.

В нашем примере мы не видим ничего похожего.

Нет никаких сведений, что планируется разбивка трассы. Если бы она была, при условии, что строительство начнется в 2009 году, то об этом было бы известно, и на участки велся бы завоз грузов и стройматериалов.

Если этого нет, значит, расчет делается на строительство дороги с одного конца, от Якутска. Но строительство таким образом ведется очень медленно.

В 1997 году Амуро-Якутская магистраль была достроена до Томмота. За следующие десять лет ее едва смогли достроить до станции Карбыкан, в 165 км от Томмота. 16,5 км в год — вот темпы такого строительства. Другие дороги строились намного быстрее. При строительстве Транссибирской магистрали за год в среднем проходили по 560 километров. Железную дорогу Котлас — Воркута строили со среднегодовым темпом 240 км в год.

Вообще, прежде чем замахиваться на строительство железной дороги Якутск — Уэлен, достроили бы для начала Амуро-Якутскую магистраль, с которой возьматься с 1985 года. При том, что осталось достроить всего 95 км, завершение строительства путей до Нижнего Берестяха планируется в 2009 году, а сдача всей дороги в эксплуатацию в 2012 году.

Если принять более или менее реалистичный темп строительства, показанный на Амуро-Якутской магистрали (15-20 км в год), то на строительство дороги до Уэлена уйдет около 200 лет.

Авторы проекта, возможно, допустили досадную опечатку в тексте, и фразу «окончание строительства в 2015 году» надо читать так: «окончание строительства в 2215 году»?

ПРОТИВ «ГЕНЕРАЛА МОРОЗА»

Россия — единственная страна в мире, которая имеет опыт строительства и длительной регулярной эксплуатации железных дорог в условиях Севера, в тундре, при низких температурах. Но трасса Якутск — Уэлен выбивается даже из этого уникального опыта.

ело в том, что резко континентальный климат Восточной Якутии, Колымы и Чукотки отличается от климата Кольского полуострова и Ямала. Средняя температура января на Ямале колеблется от -22 до -25,7 градусов, а на Кольском полуострове и того меньше: -13-14 градусов, с частыми оттепелями.

Климат Якутии, Магаданской области и Чукотки намного суровее. Средняя температура января составляет в восточной Якутии минус 50 градусов, во внутренних районах Магаданской области -38 градусов, Чукотки -39 во внутренних районах, -15 на побережье.

Если в Западной Сибири морозы в -50 градусов — редкость, то в здесь они не редкость, а минимальные температуры составляют на «полюсе холода» -72,2 градуса.

Это означает, помимо всего прочего, что встает проблема хладноломкости стали, которая на морозе ниже минус 60 градусов становится хрупкой. При эксплуатации дороги на столь сильных морозах возможен излом рельс, поломки стрелочных переводов, частей вагонов и прочего оборудования, что чревато авариями. Строительство этой железной дороги требует применения особых сортов стали, устойчивых к столь низким температурам.

Особые требования будут предъявляться к подвижному составу и локомотивам, который должен быть работоспособен даже в самых тяжелых условиях.

И как будут возить грузы по железной дороге на таких сильных морозах? Вот ведь вопрос! Похоже, что разработчики проекта даже не задумались над тем, что на морозе в минус 50 градусов нефть в цистерне замерзает и становится твердой. В желе превращается бензин и солярка, смерзается уголь, лес, и все прочие

грузы. Промерзают контейнеры, не оборудованные специальной защитой.

Поразительно, что запланировав строительство железной дороги через самую холодную часть Евразии, авторы проекта даже не позаботились заранее обсудить и принять меры обеспечения работы железной дороги в условиях сильных морозов! Это тем более важно, что даже в России нет железнодорожного оборудования и подвижного состава, рассчитанного на эксплуатацию на морозах -60 градусов и ниже, потому что потребности в этом просто не вставало.

Проектировку этой дороги, а также разработку правил технической эксплуатации нельзя ни в коем случае поручать московским кабинетным теоретикам, для которых мороз в -5 градусов уже воспринимается как «сильный». Они не в состоянии учесть влияние на дорогу вечной мерзлоты под путями и сильных морозов. Этим делом должны заниматься практики, на своем опыте знакомые с зимними перевозками по железным дорогам.

Наличие сильных морозов по всей трассе железной дороги Якутск — Уэлен требует заблаговременного строительства капитальных сооружений станций, строительства поселков, оборудованных надежными системами отопления.

Это требует строительства множества котельных, разработки местных месторождений угля, и целого ряда прочих подготовительных работ. Без этого невозможно обеспечить работоспособность дороги в зимних условиях. Нужно ли говорить, что ничего этого сейчас даже не планируется?

ЧТО ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ ВОЗИТЬ?

О том, что собираются возить по этой дороге — отдельный сказ.

Согласно отчету IBSTRG от 1995 года объем перевозок по этой железной дороге должен составлять 63-70 млн. тонн в год, в том числе транзитных перевозок — 23-27 млн. тонн. По оценкам Х. Купера и А. Эватэйра, объем перевозок должен находиться в пределах 86,2 — 259,5 млн. тонн (из них на нефть и нефтепродукты приходилось 27 — 108,6 млн. тонн). СОПС оценил объем перевозок в 95-295 млн. тонн.

По всем вариантам предусматривается один и тот же характер перевозок: поставки нефти, нефтепродуктов, минерального сырья и леса из России в США, поставки зерна, угля, продукции машиностроения и продуктов питания из США в Россию и страны Азии. Предусматривались также интермодальные перевозки США — Европа. Также содержалась любопытная строка — вывоз радиоактивных отходов из США в Россию в объеме 1-2 млн. тонн (СОПС).

Вызывает также сомнения целесообразность предложенной схемы грузооборота.

Во-первых, США имеет развитую инфраструктуру ввоза нефти и нефтепродуктов морским транспортом, а также имеет собственную мощную нефтедобывающую промышленность и транспортные мощности. Зачем возить уголь в Китай, в страну, лишь немного уступающую США по объемам угледобычи, также не вполне ясно. Кроме того, уголь в страны АТР завозится исключительно морем, в силу географии поставщиков и потребителей. Все перечисленные грузы могут быть в настоящее время лучше и эффективнее перевезены морским транспортом, для которого есть мощная инфраструктура и большой флот танкеров и балкеров.

СКОРОСТЬ

Средняя скорость движения по железным дорогам России составляет 45-50 км/час.

Судя по тому, что никто в проекте строительства железной дороги Якутск — Уэлен не обсуждает более высокие показатели, следовательно, средняя скорость движения планируется примерно на этом уровне.

Возможно, что после реализации мер, заложенных в стратегии развития железных дорог до 2030 года, средняя скорость поднимется до 60 км/час.

Но этой скорости становится слишком мало для столь протяженной магистрали. От Форт Нельсон до Москвы по железной дороге будет 14408 км. Для преодоления этого расстояния поезду потребуется более 240 часов или 10 суток. Это при идеальных условиях, которые на новой дороге будут достигнуты очень и очень нескоро.

Если рассчитывать на полную протяженность транзитного маршрута из США в Европу, который по своей протяженности превысит 20 тысяч км, то становится ясно, что принятая в России скорость движения чрезмерно мала.

У дороги нет ни малейших шансов на конкуренцию с пассажирскими авиаперевозками, а также весьма мало шансов на конкуренцию с морским транспортом.

Для успеха этого трансконтинентального проекта нужно проектировать дорогу на среднюю скорость движения хотя бы 160 км/час, попутно решив сложнейшие задачи обеспечения скоростного движения в условиях низких температур, и реконструировать остальные железные дороги в России. Это, как легко понять из вышесказанного, является сейчас недостижимой мечтой.

НУЖНА ЛИ НАМ КОЛОНИЗАЦИЯ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ?

Ученые из СОПС — это давние сторонники сырьевого, колониального характера развития Восточной Сибири и Дальнего Востока, что они неоднократно доказали. Проект ТКМ — не исключение.

Мало того, что структура грузооборота предусматривает вывоз сырья из России в США и ввоз товаров обратно (в материалах так и говорится: «США, Канада и страны Латинской Америки получают прямой выход своей продукции и технологий на территорию России и далее в Китай, страны Юго-Восточной, Центральной и Южной Азии»), так они еще предусмотрели целую программу добычи и экспорта сырьевых и топливно-энергетических ресурсов Восточной Сибири.

Пора поставить вопрос: а нам это надо?

Почему именно Россия должна инвестировать сотни миллиардов долларов в освоение труднодоступных месторождений и территорий с суровым климатом, чтобы товаропроизводителям Китая и США хорошо жилось и они могли покупать сибирское сырье, а нам же сбывать свои товары?

Одни и те же люди, по необъяснимой причине, говорят о «китайской угрозе» и давлении импорта, делая в то же время все возможное, чтобы производители этого импорта были щедро обеспечены сырьем и энергией.

Если зарубежным компаниями нужны сибирские ресурсы, пусть приходят со своими капиталами и инвестируют в добычу, тратятся и несут риски.

Намного более выгодный вариант — развитие в Восточной Сибири товарного производства, с освоением природных ресурсов по мере необходимости для поддержания и развития этого товарного производства.

НЕПРОДУМАННЫЙ ПРОЕКТ

В общем и целом, предложенный проект ТКМ просто совершенно непродуман.

Нормальный технический и экономический расчет, предвидение трудностей в строительстве и эксплуатации подменены прожектерскими рассуждениями о том, что стоит только построить как-нибудь, некоей неведомой силой дорогу, как в бюджет потекут реки долларов от транзитных перевозок.

Судя по тому, что было вынесено в качестве проекта Трансконтинентальной магистрали, можно сделать печальный вывод, что многочисленные институты и ведомства, им занимавшиеся, просто бесполезно истратили и проели выделенное финансирование.

Если же реально оценивать силы и возможности, применительно к условиям региона, то можно сказать так.

Если начать подготовку в ближайшее время, то к строительству можно будет приступить не раньше 2030 года.

Само строительство будет весьма медленным из-за суровых условий, со среднегодовым темпом порядка 100 км (при учете строительства участков в точном и строгом соответствии с техническими требованиями), то есть дорога до Уэлена будет построена не ранее 2070 года. Соединение Трансконтинентальной магистрали и пуск ее в постоянную эксплуатацию произойдет не ранее 2085-2090 годов.

Разумеется, при таком подходе это не будет порыв «Даешь дорогу!» с мерзлыми трупами под каждой шпалой. Это будет постепенная подготовка инфраструктуры и сети поселков для строительства, заблаговременного строительства энергетических и тепловых мощностей, тщательные проектно-изыскательские работы.

Само строительство будет сопровождаться освоением прилегающей к дороге территории, создание предприятий, производств, развитие по очень специфическим методиками сложной северной экономики, за счет которой и будет окупаться все затраты.

Только таким образом можно достичь цели, не вылетев при этом в трубу.

Автор: Дмитрий Верхотуров © Агентство Политических Новостей СТРАНА, РОССИЯ 👁 4209 12.06.2008, 11:53
📄 226

URL: <https://babr24.com/?ADE=46145> Bytes: 22209 / 22140 Версия для печати

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Дмитрий
Верхотуров.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](#)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)