

Когда Владимир Якунин, президент ОАО «Российские железные дороги», объявил о необходимости строительства железнодорожного туннеля под Беринговым проливом, в рядах просвещенных умов возникло замешательство. Их первый вопрос: «Зачем?» получил короткий, но емкий ответ: для того чтобы «обеспечить железнодорожным транспортом Дальний Восток и Камчатку». Осталось невыясненным (господин Якунин оказался крайне скуп на слова), почему из обеспечения железнодорожным транспортом выпала Чукотка, и о какой части Дальнего Востока идет речь: о Якутии или Магаданской области, либо о том и другом? Какой протяженности планируется построить железнодорожный путь? И главное, в каком объеме и что собираются по этому пути возить?

Бывший губернатор Камчатского края Алексей Кузьмицкий на заре свой крепчающей экономической и управленческой бездарности ошарашил нас похожим проектом, собираясь строить железную дорогу вокруг Охотского моря от Петропавловска-Камчатского до Магадана. Видимо, совсем ошалев от своих дерзновенных замыслов, он выкрикнул фальцетом: «Нам не нужно бояться амбициозных замыслов!» И еще убогий архитектор воздушных замков был уверен, что строительство железной дороги даст сто рабочих мест на один километр. Когда речь зашла о цене проекта, вождь беспорядочно клубящихся в его голове фантомов, полководец игрушечных армий, отчеканил: «В таком деле мы за ценой не постоим».

По самым скромным подсчетам только строительство железнодорожных путей от краевой столицы до Елизова обошлось бы казне в 16 миллиардов рублей. (В такую сумму обошлось бы строительство небольшого города с населением восемь тысяч человек). Если с Кузьмицким все более-менее понятно. Его карьерный рост – это недоразумение, возникшее в хитросплетениях высоких родственных связей, то господину Якунину необходимо находить более весомые аргументы в пользу строительства туннеля, чем озвученный «Так надо».

А как у них?

В 1973 году англичане с французами приступили к строительству туннеля через пролив Ла-Манш, разделяющий побережье Франции и острова Британии. Через два года строительство туннеля прекратилось из-за недостаточного финансирования. И только через 12 лет стройка века была возобновлена.

7 мая 1994 года туннель был сдан в эксплуатацию. На строительство туннеля ушло девять долгих лет, и было потрачено 12 миллиардов долларов США. Ожидалось, что проект окупится через 18 лет. Пока этого не произошло (осталось подождать до 6 мая?).

Необходимо учитывать, что туннель под Ла-Маншем проложили в едва ли не самой густонаселенной части Западной Европы, где проблема, что, кого возить и в каком объеме, никогда не стояла.

Кроме того, климатические условия для строительства были близки к идеальным. Общая длина туннеля составила около 53 км, в том числе 38 км под дном пролива.

А как у нас?

У нас с 30 по 53 год включительно шло строительство железнодорожной магистрали от Воркуты – города в республике Коми, до Анадыря – столицы Чукотского автономного округа.

Приполярную магистраль строили заключенные ГУЛАГА – репрессированные граждане СССР. Буквально на их костях было проложено более полутора тысяч километров железной дороги. Им осталось пройти еще немногим более трех тысяч километров. После смерти Сталина и развенчания «культа личности» строительство полярной магистрали прекратилось. Затем лучшие инженерные умы, в основном, со стороны США не раз подступали к обсуждению проекта об объединении энергосистем России и США, который в 1996 году получил официальные очертания на переговорах «Российский Дальний Восток – Западное побережье США».

В 2006-м году Федеральное агентство железнодорожного транспорта РФ озвучило решение о строительстве железной дороги Якутск – Магадан с последующим выходом к Берингову проливу (господин Кузьмицкий немного перепутал яйца куриные с яйцами Фаберже). В апреле 2007 года Президент России Владимир Путин дал «добро» на строительство трансконтинентальной железнодорожной магистрали Правая Лена – Зырянка – Уэлен с выходом к Берингову проливу. Заметьте, нигде в проектах не звучит слово Камчатка.

Полагаю, президент ОАО «Российские железные дороги» Владимир Якунин присовокупил Камчатку до кучи, плохо ориентируясь в географии нашей необъятной страны.

Строительство же туннеля (точнее изыскания финансовых средств) под Беринговым проливом станет, скорее всего, домашним заданием «чукотского бога» (так его окрестили жители Чукотки) Романа Абрамовича. Напомню нашим читателям, что Роман Аркадьевич был губернатором ЧАО с 2000 по 2008 годы. Он многое успел сделать за время своего губернаторства для жителей Чукотки. Мнения экспертов относительно стоимости железнодорожного туннеля существенно расходятся. Одни называют цифру 30 миллиардов долларов США, другие 50 миллиардов (В сумму, примерно в два раза большую, выльется строительство железной дороги до Берингова пролива). Почему-то мне больше верится в последнюю цифру.

Чем для нас обернется вся эта стройка, будущее покажет. Пока лишь утешимся мыслью, что одной железной дорогой на Российском Севере станет больше, и что она будет функционировать хотя бы некоторое время.

И еще. Уверен, в результате строительства этой, без ложной скромности, главной железной дороги страны появятся фамилии новых российских миллиардеров. Одни только «откаты» составят миллиарды рублей. Так что, все – в туннель!

Вячеслав СКАЛАЦКИЙ.