

АЛЕКСАНДР АНАТОЛЬЕВИЧ ГОЛУБЕВ

доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры истории, философии, политологии и социологии
Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I
(Санкт-Петербург, Российская Федерация)
kasa-gp@yandex.ru

ПРОЕКТ ТРАНСПОЛЯРНОЙ МАГИСТРАЛИ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Социально-экономическое развитие российского арктического пространства невозможно без создания целостной транспортной инфраструктуры региона, включающей водные: морские и речные, сухопутные: шоссейные и железнодорожные, а также авиационные коммуникации. Более полутора веков эту проблему решают специалисты, политики, предприниматели и энтузиасты. Выдвинуты десятки перспективных транспортных проектов, исследованы огромные территории Приполярного Урала, Северной Сибири, Дальнего Востока, российского побережья Северного Ледовитого океана, русел сибирских рек, проложены тысячи километров коммуникаций, но единой транспортной сети Российской Арктики так и не создано. Стержнем транспортной инфраструктуры региона может стать Трансполярная железнодорожная магистраль, всесезонная линия – связующее звено существующей Транссибирской железной дороги с ответвлениями, сибирских автомобильных дорог, Северного морского пути, судоходных сибирских рек и региональных аэропортов. Завершение этого грандиозного проекта увеличит пропускные возможности российского сегмента азиатско-европейского транспортного коридора, расширит социально-экономическое значение Российской Арктики, усиливая стратегическую значимость России.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, транспортный коридор, Арктика, Транссибирская магистраль, Северный морской путь, морской порт, железная дорога, мост, грузовые перевозки

Для цитирования: Голубев А. А. Проект Трансполярной магистрали: история и современность // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2020. Т. 42. № 2. С. 42–50. DOI: 10.15393/uchz.art.2020.448

ВВЕДЕНИЕ

Потенциал национальной экономики России зачастую ассоциируют с неисчерпаемыми природно-ресурсными запасами. Однако выгодное географическое положение и огромные размеры являются важнейшим фактором ее развития. Через территорию страны несколько столетий проходит азиатско-европейский транспортный коридор. Возведенная на рубеже XIX–XX веков Транссибирская магистраль создала первый всесезонный сухопутный путь по нему. В первой половине XX века началось освоение Северного морского пути (СМП) – кратчайшей морской магистрали между Атлантическим и Тихим океанами в Северном полушарии, водного маршрута данного транспортного коридора.

Сухопутные и морские широтные коммуникации не конкурируют, а дополняют друг друга. При этом дальнейшее увеличение перевозок по российскому азиатско-европейскому транспортному коридору неразрывно связано с их совершенствованием и расширением предлагаемых маршрутов. Идеальной транспортной схемой на бескрайних просторах Сибири и Дальнего Вос-

тока является транспортная сеть минимум трех широтных магистралей (Трансиб, СМП и Великий северный путь), соединенных несколькими меридиальными путями (сухопутными и водными). Необходимость возведения железной дороги в Арктической зоне России обосновывалась с последней трети XIX века. Специалисты рассматривали эту магистраль как самостоятельную, так и вспомогательную, обеспечивающую бесперебойную работу СМП и разгружающую Трансиб.

СЕВЕРО-СИБИРСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ

Начало эксплуатации Трансиба показало не только преимущества в перевозке грузов на огромных просторах Сибири, но и его пределы в грузообороте, поэтому закономерно сразу возникли проекты альтернативного дублера – Великого Северного железнодорожного пути (Трансполярной магистрали¹). Широтное соединение действующих и имеющих огромный потенциал промышленных районов севернее Трансиба является приоритетным для отечественной экономики. Конечные пункты и узловые станции

этой магистрали должны опираться на морские порты. Целесообразность строительства новых линий в Северной Сибири появляется при востребованности перевозок, как транзитных, так и региональных.

В последней трети XIX века сибирские купцы М. К. Сидоров и А. М. Сибиряков разрабатывали планы установления морского сообщения между Европой и Сибирью. Среди прочих предлагались и планы строительства железной дороги от низовьев Оби до незамерзающих бухт Европейского Севера. В 1869 году М. К. Сидоров планирует построить тракт и узкоколейную железную дорогу от села Щугор на Печоре (Усть-Щугер) до зауральского села Ляпино (Саранпауль). Возведение этих магистралей началось в середине 1870-х годов. Однако в 1876 году строительство было остановлено решением губернских властей. В 1881–1888 годах А. М. Сибиряков достраивает тракт Щугор – Ляпино, получивший название «Сибиряковский». В это же время меценат ходатайствует о разрешении строительства узкоколейной железной дороги, но не получает его [16], [17].

В 1890 году с идеей транспортной связи Северной Америки с Евразией стальной магистралью выступил экс-губернатор штата Колорадо У. Гилпин. Политика и успешного предпринимателя поддержал союз тихоокеанских дорог США и железнодорожный магнат Э. Гарриман, создавшие акционерное общество «Транс Аляска – Сибирь». Общество планировало инвестировать железнодорожные проекты в Восточной Сибири. В 1894 году доклад о результатах предварительных изысканий по перспективному направлению был представлен Николаю II. Российское правительство отказалось выделить земли под строительство. В итоге акционерная компания обанкротилась². В 1894–1906 годах для освоения золотых приисков в регионе ведется строительство узкоколейной железной дороги Бодайбо – Васильевское (44 км). Весной 1899 года первые поезда прошли от Перми через Вятку и порты Северной Двины в Котлас [9].

Первое детальное изучение линии будущей железной дороги в регионе по маршруту от Обдорска через Уральский хребет было проведено в 1900 году. 13 марта 1900 года в Обдорск прибыла экспедиция (12 человек: отечественные и иностранные инженеры, техники, астроном, геолог, доктор, два десятника, повар и плотник) под руководством инженера путей сообщения, действительного статского советника П. Э. Гетте. Целью экспедиции были железнодорожные изыскания от Обдорска до Белковской Губы. Ис-

ходной точкой будущего железнодорожного пути стал Лабитнанги. Предполагалось исследовать часть Урала по широте 67 градусов 32 минуты.

Экспедиция разделилась на два отряда. Одна партия проследовала к водоразделу рек Лонгот-Югана и Сарт-Ю. Другая пошла с триангуляционной съемкой к пункту, выбранному на Урале. 28 августа П. Э. Гетте вернулся в Обдорск, преодолев 520 верст. В сентябре П. Э. Гетте снова выехал в тундру к Белкову и Югорскому Шару, где встретился с А. И. Вилькицким, руководителем экспедиции по исследованию устьев Печоры, Енисея и южной части Карского моря. По результатам экспедиции было сделано заключение о необходимости возведения дороги³.

Экспедиция П. Э. Гетте отметила преимущества Северного сибирского пути: провоз грузов железной дорогой (380 верст) не будет превышать 4 % протяжения между Западной Сибирью и европейскими портами; по всем судоходным рекам (Оби, Иртышу, Тоболу, Туре, Чулыму, Томи) вывозимое сырье будет следовать по течению, значительная часть грузов будет попадать на станции до закрытия навигации и доставляться на зарубежные рынки к началу зимы; путь будет независим ни от факторов, затрудняющих грузовое движение по железным дорогам, ни от препятствий в судоходстве. Расчетное время доставки грузов от Оби до Лондона составляло 30 суток. По железной дороге планировалось ежегодно вывозить до 60 млн пудов грузов, ввозить до 3 млн пудов. Проектируемый железнодорожный путь должен был послужить развитию производительных сил Западной Сибири.

П. Э. Гетте пришел к выводу, что непреодолимых препятствий для возведения дороги нет, но предстоят огромные объемы строительных работ, следовательно, необходимы значительные средства. К сожалению, в очередной раз казна была пуста⁴. В 1909 году английские золотопромышленники Березовского уезда поддержали инициативу строительства этой дороги. В это же время житель г. Романова-Борисоглебска Г. Виони попытался организовать общество Рыбинск-Обдорской северной железной дороги. Проектируемую железнодорожную магистраль от верхней Волги до Обдорска предполагалось устроить на частные средства. Дорога проектировалась не как стратегическая, а как доходная. В тот же период проект железнодорожной сети на Северо-Западе Европейской России предложил архангелогородский крестьянин М. П. Некрасов. Предлагаемая М. П. Некрасовым сеть должна была связать Мурманское побережье не только с промышленными центрами, но и с Северным

Уралом, а через него и с широкими просторами Сибири [3: 57].

С 1908 года идеи предшественников о соединении Северной Сибири с Европейской транспортной сетью активно пропагандировал А. А. Борисов (живописец Арктики, писатель, общественный деятель и исследователь полярных земель). В 1910 году он публикует очередные соображения о водном пути из Баренцева моря до Сибири⁵. К 1915 году А. А. Борисов разрабатывает проект строительства Обь-Мурманской железной дороги через Котлас и предлагает перспективный план развития комбинированной железнодорожно-морской транспортной сети севера России и Сибири⁶.

Предложения П. Э. Гетте, Г. Виони, М. П. Некрасова и А. А. Борисова были замечены в Министерстве путей сообщения (МПС), обсуждавшем два основных направления. Инженер В. Н. Вольтман предлагал построить железную дорогу от села Чемаши на Оби до Архангельска. Второй – инженера Ю. И. Успенского: Обь – Котлас – Сорока с веткой от Котласа на Петроград. Главной задачей было соединение Архангельского порта с нижним течением Оби. Конечным пунктом магистрали в Сибири должны были стать Салехард или пункт в 180 верстах к югу от Обдорска. На строительство отводилось три года. В Особом межведомственном совещании по выработке пятилетнего плана железнодорожного строительства МПС с 3 по 7 ноября 1916 года проекты были обсуждены. Однако большинством голосов (28 против 24) их отклонили⁷.

В защиту проекта железной дороги в Северной Сибири выступил начальник статистического отдела Министерства финансов и промышленности В. П. Семенов-Тянь-Шанский, который отмечал ее значение и требовал внеочередного возведения. По его мнению, линия Котлас – Обь в совокупности с железной дорогой Лодейное Поле – Вытегра – Котлас становилась головным участком будущей Северо-Сибирской магистрали, которая пройдет с Северного Урала через Енисейск, северный берег Байкала и выйдет к Николаевску-на-Амуре⁸. Совещание по выработке плана железнодорожного строительства на 1917–1922 годы приняло рекомендации по разработке плана развития сети транспортных коммуникаций, связывающих европейскую часть России и ее морские порты с внутренними территориями Сибири и побережьями Тихого и Северного Ледовитого океанов. План строительства железной дороги Обь – Котлас был признан приоритетным. Однако ни одно из принятых на совещании предложений не было реализовано [22].

После 1917 года А. А. Борисов продолжил активную работу по разработке проекта Северо-Сибирской железной дороги. В 1918 году совместно с уполномоченными норвежского банка братьев Ганновег он представил в Совет народных комиссаров (СНК) проект сооружения железнодорожной магистрали: Обь – Котлас – Сорока и Котлас – Званка [1], [23]. Концессионеры просили предоставить им исключительное право на эксплуатацию лесных массивов в бассейнах Оби и Печоры площадью до 8 млн десятин. При включении этих линий в действующую сеть железных дорог создавались условия для обеспечения надежного сообщения Арктической зоны с Балтийскими портами и незамерзающим Мурманским побережьем. Позже эту магистраль предлагалось продолжить далее на восток [2: 108].

В январе 1919 года СНК принял «Декрет о железнодорожной программе на 1919–1920 годы». 4 февраля 1919 года по докладу Л. Б. Красина и Г. И. Ломова на заседании СНК под председательством В. И. Ленина было принято постановление о концессии на Великий Северный железнодорожный путь. СНК утвердил необходимость дороги, ее направление и общий план, а также признал данную концессию желательной. Особой комиссией было поручено в 2-недельный срок представить окончательно проект договора концессии. В. И. Ленин подготовил проект постановления СНК «О предоставлении концессии на Великий Северный железнодорожный путь»⁹. Однако в условиях разрухи все перспективные проекты транспортного строительства, в том числе и сооружение Великого Северного железнодорожного пути, были отложены на неопределенный срок. Единственным исключением являлся СМП – его исследование и освоение продолжались.

В 1928 году профессор В. М. Воблогой, участник строительства Печерской магистрали, и А. А. Борисов выступили с очередным предложением о строительстве железной дороги, соединяющей Атлантический, Северный Ледовитый и Тихий океаны [24]. Авторы проекта предлагали построить трансконтинентальную железнодорожную линию от Советской Гавани через Хабаровск, Киренск, Енисей, устье Иртыша, Урал, Котлас на Сороку и Мурманск. Строительство магистрали могло решить транспортные проблемы Севера и привести к значительному подъему производительных сил страны.

А. А. Борисов продолжил публикацию статей с пропагандой и защитой проекта. Предложение усовершенствовалось: перейдя Обь в 200–300 км

ниже по течению от устья Иртыша, линия направлялась на Сургут. Далее предполагалось, что железная дорога пойдет на Енисейск. Отсюда магистраль делилась на два направления: первое шло на Канск, сокращая расстояние от Иркутска до Ленинграда более чем на 1000 км; второе – на северный конец Байкала и сливалось с Амурской железной дорогой, путь с Дальнего Востока на Запад сокращался более чем на 1500 км¹⁰. Рассматривались и другие варианты: некоторые приближались к побережью Северного Ледовитого океана, а другие, наоборот, к Томску.

За десятилетия идея Великого Северного железнодорожного пути трансформировалась. На рубеже 1920–1930-х годов магистраль трактовалась авторами как составная часть комплексной программы промышленного и транспортного строительства, охватывающего приполярную Сибирь от Урала до Тихого океана, поэтому линии намечалось продолжить до Тихого океана. Вместе с существующей в европейской части железнодорожной сетью Великий Северный путь был призван обеспечить соединение по кратчайшему маршруту портов трех океанов: Архангельского и Мурманского на побережье Северного Ледовитого, Ленинградского – на Атлантическом и Аян, Эйкан, Николаевск-на-Амуре и Советскую Гавань – на Тихом.

В проекте была сформулирована программа комплексного освоения приполярных территорий Сибири: приоритетное транспортное строительство; разработка вопросов переселенческой политики; развитие ряда отраслей народного хозяйства, связанных с использованием природных богатств Сибири. Особое внимание уделялось развитию энергетики. Комплексный подход привлек внимание государственных органов, так как программа соответствовала требованиям плана развития народного хозяйства СССР и задачам хозяйственного освоения территорий на севере Сибири.

В ноябре 1931 года в Москве состоялся первый пленум постоянного совещания по проблемам сооружения Великого Северного железнодорожного пути с участием представителей наркоматов, региональных органов власти и ученых. Представители НКПС подвергли проект магистрали критике, так как приоритетным считали дальнейшее развитие Транссиба. Под их давлением сооружение единой магистрали было отвергнуто. Перспективным был признан только участок Тайшет – Усть-Кут. Перед Комсеверопути была выдвинута задача быстрее освоения восточной части СМП. В этом же году на Всесоюзной

конференции по размещению производительных сил на Севере во второй пятилетке при Госплане СССР финансированию железнодорожного проекта на севере Сибири было отказано [11: 52–58].

Проект Великого Северного железнодорожного пути не был реализован ввиду его громадной стоимости. Если сравнить стоимость железной дороги в варианте 1928 года со стоимостью Транссиба, то она значительно выше из-за сложной геологии и низкой заселенности территорий. Магистраль можно было построить только по мере освоения новых промышленных районов, к которым сначала надо было построить линии от Транссиба¹¹.

Несмотря на отказ в строительстве магистрали, изыскательские работы в районе Полярного Урала продолжились. В период с 1932 по 1942 год Воркутинско-Печорское строительство Народного комиссариата внутренних дел (НКВД) направило на исследование отдельных участков трассы пять экспедиций. Во время войны И. В. Сталин пришел к мысли о незащищенности Арктического побережья и необходимости строительства в регионе железной дороги. В годы Великой Отечественной войны начали строить линию Воркута – Салехард – Игарка – Норильск. В 1943–1944 годах были проведены изыскания с целью изучения соединения Норильско-Дудинской линии с сетью Европейской России. В 1943 году Уральская экспедиция Желдорпроекта Главного управления лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) НКВД произвела предварительные изыскания линии Воркута – Салехард. В результате было выбрано направление для соединения железной дороги Кожва – Воркута с устьем Оби: от разъезда Чум по долинам рек Уса и Елец, через Елецкое седло и далее по реке Сось с выходом к Оби в районе Лабитнанги [14: 5].

В 1945 году у США появилась атомная бомба и усовершенствованные средства ее доставки, это обстоятельство потребовало укрепления границы СССР в Арктике. Советское правительство рассматривает вопрос создания военно-морских и военно-воздушных баз на Дальнем Востоке и побережье Северного Ледовитого океана. Для укрепления обороны Арктического побережья страны было необходимо надежное сообщение с центральной частью. Успешному созданию и функционированию военных баз в большей степени способствовал железнодорожный транспорт. 4 февраля 1947 года вышло постановление Совмина СССР № 298–104сс «О производстве проектно-изыскательских работ по выбору места для строительства порта, судоремонтного завода

с поселком в районе Обской губы и железной дороги от Северо-Печорской магистрали до порта». Военно-стратегические объекты, возводимые у 69-й параллели, планировалось соединить с промышленными центрами СССР железной дорогой протяженностью 700 км [20].

Совместный приказ МВД и Главного управления СМП от 17 февраля 1947 года организовал Северную объединенную проектно-изыскательскую экспедицию во главе с П. К. Татаринцевым, которая определила начало магистрали на станции Чум, возведение порта запланировала на Мысе Каменном. Железную дорогу Салехард – Игарка проектировали сотрудники Северной экспедиции Желдорпроекта. К 10 марта были сформулированы задания для изыскательских партий, которые вышли на трассу с двух сторон из Воркуты и Салехарда. Авторами проекта участка Чум – Лабытнанги (192 км) были инженеры Н. Д. Михеев и А. Д. Жигин. Проект Лабытнанги – Обская – Мыс Каменный разработали А. И. Пилин и Чулкевич. 22 апреля 1947 года Совет Министров СССР постановлением № 1255–331сс поручил строительство железной дороги ГУЛЖДС Министерства внутренних дел (МВД). Руководство работами осуществляло Северное управление ГУЛЖДС (начальник – полковник В. А. Барабанов) [8].

В августе 1947 года в поселке Абезь, на берегу реки Уса, начали возводить строительный городок. За 1947–1949 годы в районе проектируемого порта были построены три лагеря в поселках Яр-Сале, Новый Порт и Мыс Каменный [12]. Строители возвели пирс (5 км) и складские помещения. 2 августа 1947 года был сдан в эксплуатацию первый мост через реку Воркута. К концу 1947 года проектировщики обосновали первостепенную необходимость строительства железной дороги к устью Оби, в район Лабытнанги и Салехарда. Морской порт предлагалось возвести на следующем этапе. Строительство железной дороги началось от станции Чум [6]. В декабре 1947 года открылось рабочее движение на участке Чум – Собь (118 км). Весной 1948 года линия подошла к Уралу. Скорость строительства составила около 100 км за сезон. 3 декабря 1948 года открылось движение на линии Чум – Лабытнанги (196 км) и был построен участок от ст. Обская в направлении к морскому порту на 174 км. Малые реки магистраль пересекала по деревянным мостам, реки средней ширины (до 100 м) – по металлическим на бетонных опорах. Перевозки через Обь и Енисей осуществлялись паромами. В зимнее время возвели ледяную переправу через Обь.

Ее строительством руководил инженер, капитан МВД З. М. Фрейдзон [19].

К концу 1948 года Портовая экспедиция Главного управления СМП закончила обследование акватории и доложила, что район Мыса Каменного не пригоден для расположения крупного морского порта, так как глубины не превышают 5 м. Строительство порта и судоремонтного завода на западном берегу Обской губы не удовлетворяло требованиям эксплуатации по инженерно-гидрологическим условиям. Постановлением Совета Министров СССР от 29 января 1949 года № 384–135сс строительство железнодорожной линии на Мыс Каменный было прекращено, объекты СМП перенесены на берега Енисея. Енисей с портами Игарка и Ермаково были пригодны для работы с речными и морскими судами. Проектирование комплекса портовых сооружений в Енисейском заливе было поручено Главному управлению СМП. Выход железной дороги на стык морских и речных коммуникаций обещал возможность создания в районе Игарка – Ермаково крупного транспортного узла. Экономически этот проект был более выгодным, чем Обский [21]. С изменением направления железной дороги на Игарку открывались новые возможности для развития Норильского горно-металлургического комбината и освоения новых нефтегазоносных районов, наличие которых академик И. М. Губкин научно обосновал в 1932 году. При рассмотрении проекта магистраль отклонили к северу к предполагаемым углеродным месторождениям, далее ее продлили через Дудинку до Норильска [18].

Строительные работы велись без утвержденного проекта. По предварительному проекту железную дорогу от Лабытнанги прокладывали на восток к левому берегу Енисея, до поселка Ермаково. В окончательном варианте магистраль шла от станции Чум через Салехард и Надым до Игарки (1500 км). Обь и Енисей линия пересекала паромами летом, а зимой с ледовыми переправами. Участок Салехард – Хетта с переправой через Обь проектировала Обская экспедиция Желдорпроекта (руководители Р. Я. Ульпе и А. Д. Жигин). Участок Хетта – Таз – Надымская экспедиция (автор проекта Л. Т. Малецкий). Участок Таз – Игарка, с переправой через Енисей – Енисейская экспедиция (руководители Г. Н. Шелепугин и А. А. Скляр). В октябре 1952 года Северная экспедиция Желдорпроекта представила технический проект магистрали на утверждение в Госкомстрой. По расчетам проектировщиков расходы на строительство линии увеличивались до 6 млрд руб. Трасса магистрали шла параллель-

но полярному кругу. По проекту линия однопутная с 28 станциями и 106 разъездами. Расчетная средняя скорость движения поездов до 40 км/ч. Пропускная способность – 6 пар поездов в сутки. На дороге планировалось построить 6 основных и 4 оборотных локомотивных депо. Ввод в строй дороги планировался в 1955 году [7: 64–133].

К осени 1949 года в Салехарде был торжественно открыт железнодорожный вокзал. В 1950 году открылось движение поездов по линии Москва – Лабытнанги. В 1952 году был построен временный мост через р. Надым [10]. Его основой были деревянные свайные опоры, на которые укладывались металлические пакеты. Весной перед началом ледохода железнодорожный путь и пакеты убирались, а после его окончания укладывались обратно. В 1953 году построен постоянный 13-пролетный мост (560 м) через р. Надым, грузопассажирские поезда пошли до Надыма и на запад от ст. Ермаково. Через Обь была сооружена железнодорожная паромная переправа [4].

В начале 1950-х годов идея построения нового порта в Арктике потеряла актуальность. Устанавливался атомный паритет с США, совершенствовались средства доставки. Военно-стратегическая необходимость укрепления арктических границ страны ушла на второй план. Экономические реалии показывали, что магистраль не окупится, так как по ней было нечего перевозить. Правительство резко снизило финансирование, начался отток работников. В 1951 году Северное управление было реорганизовано в Обское строительное управление (начальник В. В. Самодуров) и Енисейское строительное управление (руководители А. И. Боровицкий и Б. И. Степанов). В июле 1952 года руководство строительством магистрали Воркута – Салехард – Игарка было возложено на Обское управление (В. В. Самодуров и А. Д. Жигин).

В марте 1953 года между Салехардом и Надымом пустили пассажирский поезд. Однако из-за низкого качества пути его средняя скорость составила 15 км/ч. К 1953 году строители вышли к реке Большая Хетта, уложили 65 км пути от Игарки на юг к станции Енисейская, открыли рабочее движение поездов на участке Ермаково – Янов Стан, было запущено беспересадочное пассажирское сообщение от Москвы до Лабытнанги. Строители готовились к открытию рабочего движения на участках Салехард – Пангоды и Таз – Турухан – Ермаково. К весне 1953 года эксплуатировалось 850 км магистрали. На 673 км осуществлялось рабочее движение. По планам

к концу года строители должны были возвести земляное полотно по всей длине от Салехарда до Норильска, а весной 1954 года – уложить 1000-й км главного пути магистрали [15: 6].

25 марта 1953 года вышло постановление Совета Министров СССР № 395–383сс о полном прекращении всех работ и консервации строительства железной дороги от Салехарда до Игарки. Строительство из ведения МВД было передано в МПС. К 1955 году МПС добилось разрешения Правительства на ликвидацию строительства. В постоянную эксплуатацию был принят только участок Чум – Лабытнанги. После закрытия проекта 75 тыс. заключенных были этапированы с магистрали. До конца года из Салехарда эвакуировали около 25 тыс. гражданских строителей. На 1 января 1954 года было построено 870 км магистрали на общую сумму 4 млрд руб. Предварительные ликвидационные затраты составили 95 млн руб. На полную ликвидацию строительства и консервацию объектов требовалось еще до 700 млн руб.¹² В целях экономии стройку решили просто бросить, а невывезенные материалы и оборудование уничтожить на месте¹³.

Через 10 лет, с 1963 года, началось активное освоение нефтегазовых месторождений северной Сибири. Среди прочих было принято решение о строительстве железной дороги Тюмень – Тобольск – Сургут. В 1971–1972 годах трест «Севергазстрой» восстановил участок железной дороги от реки Надым до станции Хетта (52 км). В конце 1973 года открыто рабочее движение по линии Тюмень – Юганская Обь (575 км). Первый железнодорожный состав прибыл на станцию Сургут в августе 1975 года. В 1979 году в постоянную эксплуатацию сдана линия Сургут – Нижневартовск (216 км). В декабре 1980 года рельсовый путь дошел до Уренгоя. 6 ноября 1985 года из Тюмени в Новый Уренгой прибыл первый пассажирский поезд. В середине 1980-х годов Министерство транспортного строительства СССР создало производственное строительно-монтажное объединение по строительству железных дорог на полуострове Ямал, введшее в строй в 1986 году железную дорогу на Ямбург (236 км). Однако дальнейшее развитие железнодорожной инфраструктуры в Российской Арктике было остановлено кризисом 1990-х годов.

В начале XXI века экономическая составляющая транспортных проектов стала определяющей. Добыча газа и нефти в Ямало-Ненецком автономном округе, строительство заводов сжижения природного газа, круглогодичный выход на СМП для обеспечения его бесперебойной

работы и формирования грузовой базы заставили вернуться к проекту широтной железной дороги в Российской Арктике. 13 августа 2003 года было создано ОАО «Ямальская железнодорожная компания», которая достраивает и восстанавливает линии Обская – Салехард – Надым и Коротчаево – Игарка, строит железную дорогу Полуночная – Обская-2. Компания в июне 2009 года ввела в строй железнодорожный мост через р. Юрибей (4 км), в январе 2010 года пустила поезда до Бованенково (525 км), а в феврале 2011 года до Карской (572 км)¹⁴.

В 2018 году Правительство РФ инициировало процедуру концессии на возведение Северного широтного хода (СШХ) – железной дороги, обеспечивающей Ямальскому полуострову постоянную связь с Большой землей¹⁵. Без СШХ невозможно расширить разработку действующих газовых месторождений, а также освоение новых. Магистраль соединит ст. Обская Северной железной дороги со ст. Коротчаево Свердловской железной дороги. Строительное соглашение заключено с ООО «СШХ»¹⁶. Проект предусматривает модернизацию существующих железнодорожных линий и строительство новых (498 км) с учетом подходов, общая протяженность линий составит 2353,3 км. Объем финансирования возводимой железной дороги составляет 236,7 млрд руб. Проект планируется завершить в 2025 году. Расчеты показывают увеличение объемов перевозок на 23,9 млн тонн в год. Срок действия концессии – до 31 декабря 2052 года [5].

С возведением СШХ Великий северный железнодорожный путь в значительной степени

будет создан. Его действующими составными частями будут СШХ и БАМ. Завершением грандиозного инфраструктурного проекта станет проектируемая с 1980-х годов XX века Северо-Сибирская магистраль (Севсиб). Севсиб – 5-вариантный проект железной дороги, соединяющей транспортную сеть Ханты-Мансийского автономного округа – Югры с БАМом. Разработанный Сибгипротрансом к 1983 году, 5-й вариант проекта (около 2 тыс. км) повторяет идеи предшественников.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

У проекта Трансполярной магистрали есть перспективное продолжение. В 2015–2019 годах появились публикации о возможном начале строительства комбинированного автомобильно-железнодорожного перехода на Сахалин¹⁷. Озвучено три варианта соединения Сахалина с континентальной Россией: мост, тоннель и дамба [13: 44–53]. Стоимость проекта оценена в сумму до 700 млрд руб. В 2017 году, накануне форума Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), появилась информация о возможности возведения моста между Сахалином и японским островом Хоккайдо¹⁸. У реализации этого проекта есть ряд внешне-политических проблем. Для мировой экономики, и в первую очередь для одной из ведущих – японской, реализация этого проекта в комплексе с «Трансполярным» может стать основой устойчивого экономического роста. России нельзя упускать проект, выгоды от которого для национальной экономики очевидны.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Термин «Трансполярная магистраль» автор использует как общий в отношении единой железной дороги от Северного Урала до побережья Тихого океана. Названия отдельных линий и проектов приводятся в соответствии с документальными упоминаниями современников (аналог «Транссибирская магистраль» – состоит из ряда отдельных железнодорожных линий).

² Берингова дорога: Трасса в будущее [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.popmech.ru/technologies/> (дата обращения 17.08.2009).

³ Гетте П. Э. Полярно-уральская железная дорога и Северный сибирский торговый путь. СПб.: Тип. А. Бенке, 1901. 18 с.

⁴ Дунин-Горкавич А. Север Тобольской губернии // Ежегодник Тобольского Губернского музея. 1897. Вып. VII.

⁵ Борисов А. А. Великий Северовосточный морской путь; Великий речной путь из Сибири в Европу. СПб.: Тип. А. С. Суворина, 1910. 52 с.

⁶ Борисов А. А. Обь-Мурманская железная дорога. Пг.: Тип. товарищества А. С. Суворина «Новое время», 1915. 24 с.

⁷ Старокадомский Л. О великом северном пути // Мореплавание и судоходство. 1916. № 3–4. С. 11–16.

⁸ Второй журнал заседания Особого междуправительственного совещания по выработке плана железнодорожного строительства на предстоящее пятилетие 1917–1922 гг. Пг.: МПС, 1917. С. 21.

⁹ Ленин В. И. Полное собрание сочинений. Т. 37. М.: Изд-во полит. лит., 1969. С. 473.

- ¹⁰ Воблогой В. М., Борисов А. А. Великий Северный путь. Великий Устюг: Северо-Двинск. губплан, 1929. С. 9–10.
- ¹¹ Итин В. А., Том А., Лазарев Н. Какой путь? О проекте Великого северного пути в связи с выходом на Урал и Северным морским путем. Новосибирск: Запсиботделение ОГИЗ, 1931. 70 с.
- ¹² Побожий А. Мертвая дорога // Новый мир. 1964. № 8. С. 89–181.
- ¹³ Стройка № 503 (1947–1953). Документы. Материалы. Исследования. Вып. 1. Красноярск: Гротеск, 2000. 208 с.; Вып. 2. Красноярск: Знак, 2007. 229 с.
- ¹⁴ Ямальская железнодорожная компания: Хронология [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://yrw.ru/chronology/> (дата обращения 13.08.2018).
- ¹⁵ Северный широтный ход – Что мы знаем о стройке века [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://marafonec.livejournal.com/sshh/> (дата обращения 10.04.2019).
- ¹⁶ Кондрашова О. Назван концессионер проекта [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://pravdaurfo.ru/news/sshh/> (дата обращения 03.10.2018).
- ¹⁷ Кокорева М. Белозеров назвал возможные сроки строительства моста на Сахалин [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.rbc.ru/business/> (дата обращения 30.10.2019).
- ¹⁸ Мост Сахалин – Хоккайдо построят в будущем, а на материк в 2035 году [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://eadaily.com/Sahalin-Hokkaydo/> (дата обращения 06.11.2019).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. А. А. Борисов и Север: Тез. докл. региональной научно-практ. конф., посвящ. 125-летию со дня рождения А. А. Борисова. Архангельск: Архангельский филиал Географического общества СССР, 1991. 99 с.
2. Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 3. Л.: Морской транспорт, 1959. 511 с.
3. Голубев А. А. Мурманская железная дорога: история строительства (1894–1917 гг.). СПб.: ПГУПС, 2011. 205 с.
4. Голубев А. А. Транспортные коммуникации Арктики // Восемнадцатые Петровские чтения. СПб.: Северная звезда, 2016. С. 242–246.
5. Голубев А. А. Северный Широтный Ход – головной участок Трансполярной магистрали // Научные горизонты. 2018. № 11 (15). Ч. 1. С. 77–81.
6. Гольдберг Р. С. 501-я. Тюмень: Тюменский курьер, 2003. 263 с.
7. Гриценко В. Н. История Ямальского Севера в очерках и документах: В 2 т. Т. 2. Омск, 2004. 336 с.
8. Гриценко В. Н., Калинин В. История «Мертвой дороги». Екатеринбург: Баско, 2010. 240 с.
9. Гузенков С. В. Бодайбинская железная дорога (1894–1917 гг.): Исторический очерк. Иркутск: Иркутский гос. пед. ун-т, 2001. 88 с.
10. Добровольский А. С. «Мертвая дорога» // Отечество: Краеведческий альманах. М., 1994. С. 193–210.
11. Елькин А. Ю. Планы строительства железных дорог и их значение для экономического развития Русского севера (1918–1941 годы) // Северная железная дорога и развитие прилегающих территорий. Коноша, 2009. С. 52–58.
12. Кизны Т. ГУЛАГ: Соловки. Беломорканал. Вайгач. Театр в ГУЛАГе. Колыма. Воркута. Мертвая дорога / Пер. с польск. В. Т. Веденеева; Авт. предисл. С. А. Ковалев. М.: РОССПЭН, 2007. 486 с.
13. Круглов В. М. Переход через пролив Невельского: возможные решения // Мир транспорта. 2015. Т. 13. № 4. С. 44–53.
14. Ламин В. Секретный объект 503 // Наука в Сибири. 1990. № 3. С. 4–5.
15. Ламин В. Секретный объект 503 // Наука в Сибири. 1990. № 5. С. 6–7.
16. Ламин В. А. Ключи к двум океанам. Хабаровск: Кн. изд-во, 1981. 256 с.
17. Липатова Л. Ф. Дороги и судьбы. Салехард: Сев. изд-во, 2016. 503 с.
18. Пиманов А. С. История строительства железной дороги «Чум-Салехард-Игарка» (1947–1955). Тюмень, 1998. 114 с.
19. Побожий А. А. Сквозь северную глушь: записки изыскателя. М.: Современник, 1978. 318 с.
20. Полярная магистраль / Под ред. Т. Л. Пашковой. М.: Вече, 2007. 448 с.
21. Сигалов М. Р., Ламин В. А. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. Новосибирск: Наука. Сибирское отд-ние, 1988. 133 с.
22. Славин С. В. К истории железнодорожного строительства на Севере в дореволюционной России // Летопись Севера: Сборник. М.: Изд-во Главсевморпути, 1957. Вып. II. С. 188–205.
23. Чуракова О. В. «Великий северный путь» в проектах и мечтах художника Александра Борисова // Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России: Материалы межрегион. научно-практ. конф. (г. Котлас, 6–7 апреля 2012 г.). Котлас, 2012. Вып. 5. С. 126–132.
24. Чуракова О. В. «Связать три океана». Проект строительства Обь-Мурманской железной дороги художника Александра Борисова // Мурман и Российская Арктика: прошлое, настоящее, будущее: Материалы межрегион. науч. конф., 26–28 сентября 2016 г. Мурманск: МАГУ, 2016. С. 129–137.

Поступила в редакцию 19.09.2019

Alexander A. Golubev, Doctor of History, Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University
(St. Petersburg, Russian Federation)
kasa-gp@yandex.ru

TRANSPOLAR RAILWAY PROJECT: HISTORY AND MODERNITY

The socio-economic development of the Russian Arctic is impossible without the creation of an integrated transport infrastructure for the region, including water (sea and river), land (highway and railroad), and air lines of communication. For more than a century and a half, experts, politicians, entrepreneurs, and enthusiasts have been trying to solve this problem. Dozens of future transportation projects have been presented. The vast territories of the Polar Urals, Northern Siberia, the Far East, the Russian coast of the Arctic Ocean, and the channels of the Siberian rivers have been explored. Thousands of miles of communication lines have been laid, but a single transport network for the Russian Arctic has not been created so far. The Transpolar Railway, the all-season line linking the existing Trans-Siberian railway with its branches, the Siberian roads, the Northern Sea Route, the navigable Siberian rivers, and regional airports, can become the core of this regions' transport infrastructure. The completion of this ambitious project will increase the capacity of the Russian segment of the Asia-Europe transport corridor, expand the socioeconomic importance of the Russian Arctic, and strengthen the strategic importance of Russia.

Keywords: transport infrastructure, transport corridor, Arctic, Trans-Siberian Railway, Northern Sea Route, seaport, railway, bridge, freight transportation

Cite this article as: Golubev A. A. Transpolar Railway project: history and modernity. *Proceedings of Petrozavodsk State University*. 2020. Vol. 42. No 2. P. 42–50. DOI: 10.15393/uchz.art.2020.448

REFERENCES

1. A. A. Borisov and the North: Abstracts of papers of the Regional Research and Practice Conference Dedicated to the 125th Birth Anniversary of A. A. Borisov. Arhangelsk, 1991. 99 p. (In Russ.)
2. Belov M. I. The history of discovery and development of the Northern Sea route. Vol. 3. Leningrad, 1959. 511 p. (In Russ.)
3. Golubev A. A. The Murmansk Railway: the construction history (1894–1917). St. Petersburg, 2011. 205 p. (In Russ.)
4. Golubev A. A. Transport communication lines of the Arctic. *The XVIII Peter the Great Readings*. St. Petersburg, 2016. P. 242–246. (In Russ.)
5. Golubev A. A. The Northern Latitudinal Railway – the core section of the Transpolar Railway. *Scientific Horizons*. 2018. No 11 (15). Part 1. P. 77–81. (In Russ.)
6. Goldberg R. S. 501st Railroad. Tumen, 2003. 263 p. (In Russ.)
7. Gritsenko V. N. History of the Yamal North in essays and documents: In 2 vols. Vol. 2. Omsk, 2004. 336 p. (In Russ.)
8. Gritsenko V. N., Kalinin V. History of the “Dead Railroad”. Ekaterinburg, 2010. 240 p. (In Russ.)
9. Guzenkov S. V. The Bodaybinsk Railway (1894–1917): Historical essay. Irkutsk, 2001. 88 p. (In Russ.)
10. Dobrovolskiy A. S. The “Dead Railroad”. *Homeland: Local history almanac*. Moscow, 1994. P. 193–210. (In Russ.)
11. El'kin A. Yu. Railways construction plans and their significance for the economic development of the Russian North (1918–1941). *Northern railways and the development of adjacent territories*. Konosha, 2009. P. 52–58. (In Russ.)
12. Kizny T. GULAG: Solovki. The White Sea Canal. Vaigach. Theater in the gulag. Kolyma. Vorkuta. The Dead Railroad (V. T. Vedeneva, Polish Transl.; S. A. Kovalev, Foreword). Moscow, 2007. 486 p. (In Russ.)
13. Kruglov V. M. Crossing the Nevelskoy Strait: possible solutions. *World of Transport*. 2015. Vol. 13. No 4. P. 44–53. (In Russ.)
14. Lamin V. A. Secret object No 503. *Science in Siberia*. 1990. No 3. P. 4–5. (In Russ.)
15. Lamin V. A. Secret object No 503. *Science in Siberia*. 1990. No 5. P. 6–7. (In Russ.)
16. Lamin V. A. Keys to two oceans. Khabarovsk, 1981. 256 p. (In Russ.)
17. Lipatova L. F. Roads and destinies. Salekhard, 2016. 503 p. (In Russ.)
18. Pimanov A. S. History of the construction of the Chum-Salekhard-Igarka Railway (1947–1955). Tumen, 1998. 114 p. (In Russ.)
19. Pobozhiy A. A. Through the northern wilderness: surveyor's notes. Moscow, 1978. 318 p. (In Russ.)
20. Polar Railway (T. L. Pashkova, Ed.). Moscow, 2007. 448 p. (In Russ.)
21. Sigalov M. R., Lamin V. A. Railway construction in the practice of economic development in Siberia. Novosibirsk, 1988. 133 p. (In Russ.)
22. Slavin S. V. The history of railway construction in the North in pre-revolutionary Russia. *Chronicle of the North: Collection of papers*. Moscow, 1957. Issue II. P. 188–205. (In Russ.)
23. Churakova O. V. “The Great Northern Route” in the projects and dreams of an artist Alexander Borisov. *Problems of transport infrastructure development in the European North of Russia*. Kotlas, 2012. Issue 5. P. 126–132. (In Russ.)
24. Churakova O. V. “Linking three oceans”. Construction project for the Ob-Murmansk Railway by an artist Alexander Borisov. *Murman and the Russian Arctic: past, present, and future: Proceedings of the interregional research conference, September 26–28, 2016*. Murmansk, 2016. P. 129–137. (In Russ.)

Received: 19 September, 2019