

В. А. Ламин, А. И. Тимошенко
РОЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ ПУТЕЙ В ОСВОЕНИИ СИБИРИ

Прокладка новых путей сообщения и экономическое развитие территорий, по которым они проходят, — процессы неразделимые, взаимодополняющие и активно влияющие друг на друга. География транспортного освоения какого-либо региона почти всегда совпадает с географией его хозяйственного развития, а дороги, проложенные в новые места, способствуют их обживанию и росту экономики. В свою очередь, экономическое развитие требует дальнейшего совершенствования существующих транспортных коммуникаций и строительства новых, более современных и эффективных.

Эти аксиоматические заключения как нельзя лучше демонстрируют свою истинность в Сибири. Чтобы проникнуть в этот неведомый край тайги и болот, русские землепроходцы прокладывали дороги. Первые из них принадлежали новгородским ушкуйникам, своего рода «джентльменам удачи», промышленным добычей пушнины и, по-видимому, не пренебрегавшим и разбоем среди местного населения. Поэтому им нужны были свои, только им известные заповедные тропинки и волоки в Югорские земли.

Затем, с увеличением потока русских людей самого различного ранга на Урал и в Сибирь, появились и вполне обозначенные дороги, которые проходили как «посуху», так и по рекам. Отважные поморы и архангельские мужики в благоприятные годы попадали в Сибирь морем. Однако в древности это было крайне опасное путешествие. Наиболее известной до XVI в. была Чердынская водно-сухопутная дорога, которая начиналась возле г. Чердыни в Пермском крае и проходила через горы Среднего Урала в Западную Сибирь. В конце XVI в. ее заменил так называемый Бабиновский путь, проложенный, согласно легенде, посадским человеком из Сольвычегодска Артемием Бабиновым по указу царя

Федора в 1595–1597 гг. Эта дорога длиной 270 км почти двести лет служила главным и кратчайшим путем в Сибирь от г. Соликамска до верховьев р. Туры, где в 1598 г. был заложен Верхотурский острог и г. Верхотурье с российской таможней. Бабиновский путь стал официальным трактом для проезда в Сибирь и обратно. В царствование Петра I он доходил до Тюмени и Тобольска и через него была установлена почтовая связь.¹

С 1763 г. почтовым путем государственного значения и основной дорогой, связывающей запад и восток Российской Империи, становится Большой Сибирский (Московский) тракт. Вначале он проходил от Москвы до Казани, далее через Пермь, Кунгур, Екатеринбург, Тюмень, Тобольск, Тару, Каинск, Колывань, Томск, Енисейск, Иркутск, Верхнеудинск, Нерчинск и до Кяхты на границе с Китаем, где совершались главные торговые сделки между двумя империями. Затем, в начале XIX в., главная сибирская дорога от Тюмени завернула на Ялуторовск, Ишим, Омск, Томск, Ачинск, Красноярск до Иркутска, а далее проходила, как и прежде, до Кяхты. Но где бы она ни проходила, везде стремительно развивалась жизнь: строились города и поселки, оживлялась торговля и производство. О значении этой дороги говорит тот факт, что многие населенные пункты на ее пути имели улицы, названия которых были связаны с Сибирским трактом. Например, в Томске до настоящего времени существуют улицы Московский и Иркутский тракт.

Государство способствовало поддержанию дороги в рабочем состоянии. Тысячи при трактовых крестьянских хозяйств вовлекались в гужевой извоз и дворничество (обустройство постоянных дворов для ямщиков и их лошадей, отдыха пассажиров), содержание почтовых станций. Строительство мостов, перевозов через реки, обслуживание тракта производилось за счет губернского земского сбора. Для крестьян устанавливалась натуральная дорожная повинность. Пятая часть работоспособного сельского населения в возрасте от 17 до 60 лет обязывалась ежегодно в

Ламин Владимир Александрович — чл.-корр. РАН, директор Института истории СО РАН (г. Новосибирск)
E-mail: lamin@history.nsc.ru

Тимошенко Альбина Ивановна — к.и.н., с.н.с. Института истории СО РАН (г. Новосибирск)
E-mail: timoshenkoai@ngs.ru

¹ См.: Советская историческая энциклопедия. М., 1962. Т. 2. С. 19.

течение месяца обрабатывать на устройстве или ремонте полотна дороги.²

Кроме главных дорог в Сибирь, признанных и поддерживаемых государством, существовало множество других, проложенных частными лицами для своих целей и удобств. Они могли быть как сухопутными, так и водными, представлять лишь узенькие вьючные тропы и волоки, которые иногда улучшались и расширялись, а иногда утрачивали со временем свое значение и постепенно забывались людьми. Но все они, тем не менее, способствовали обживанию и освоению пространного края, стихийно оказывая влияние и на его будущее социально-экономическое развитие.

Со временем более заселенными и экономически развитыми стали относительно благоприятные в природно-климатическом отношении западные и южные районы Сибири. Здесь проходили транспортные и торговые пути государственного значения, объективно существовали разнообразные возможности для жизни населения и развития производства, особенно земледелия. Первоначальное промысловое освоение региона постепенно уступало место аграрному. Хозяйственная жизнь и транспортные потоки соответственно смещались в южную сторону. Северные транспортные пути теряли свое значение. Исчезали или останавливались в своем развитии ранее крупные и многолюдные населенные пункты. Вдоль Большого Сибирского тракта, в свою очередь, возникали новые, которые быстро росли и становились известными.

Транспортные пути демонстрировали свое пионерное предназначение. Они формировали устойчивые связи между районами и хозяйствующими субъектами, а тем самым усиливали как экономическое, так и социальное развитие территорий. Со строительством железных дорог эти процессы чрезвычайно интенсифицировались. Настоящий революционный прорыв в освоении Сибири произошел в результате строительства Транссибирской железнодорожной магистрали, которая превратила ранее разрозненные сухопутные и водные пути в некую стройную систему для обеспечения нужд уже сформировавшихся многообразных грузопотоков и хозяйственных связей региона. Построенная к 1896 г. часть

магистрали сразу же включилась в работу. Уже в первый год эксплуатации по Транссибу было перевезено свыше десятка миллионов пудов различных грузов, около 500 тыс. пассажиров. К 1900 г. грузооборот возрос в пять раз.³

Кроме того, прокладка Транссиба дала мощный импульс для дальнейшего развития Сибири и Дальнего Востока. Железная дорога позволила значительно увеличить объем и скорость продвижения грузов, обеспечила невиданный до этого комфорт пассажирам, повысила надежность перевозок и сделала движение регулярным вне зависимости от природных условий. Значительно снизилась по сравнению с гужевым извозом и стоимость перевозок. Сибирские рынки стали ближе и доступнее для европейских товаров. Открылись новые возможности и у сибирских товаропроизводителей. Сибирь получила надежную транспортную связь с Центральной Россией. Оживились культурные связи: значительно возрос обмен социально-культурной информацией, увеличилась доставка книг, журналов, газет, учебных пособий; на многих станциях открывались школы, библиотеки, железнодорожные училища; сюда прибывали учителя, инженеры, врачи, активно способствовавшие распространению просвещения и культуры.

Самое примечательное, что сооружение Транссиба открыло совершенно новую страницу в жизни региона, так как позволило ее планировать на достаточно отдаленную перспективу. Ранее пути сообщения в Сибири начинали строиться по необходимости, как средство для достижения уже существующих целей в виде каких-то определенных хозяйственных очагов и освоения природных ресурсов. Теперь же железные дороги могли сами способствовать возникновению этих целей, создавать опережающий эффект для хозяйственного развития, которое получало возможности для комплексного выстраивания целых систем и моделей формирования своих отраслей.

В Сибири начала XX в. — еще слабо освоенном в хозяйственном отношении регионе, но богатом природными ресурсами — это сыграло определяющую роль, особенно в направлении перспективного развития производительных сил, активизации изучения и

² См.: Историческая энциклопедия Сибири. Новосибирск, 2009. Т. 3. С. 86, 87.

³ См.: Винокуров М. А., Суходолов А. П. Экономика Сибири. 1900–1928. Новосибирск, 1996. С. 248.

использования природных ресурсов, а также ввоза товаров и вывоза за пределы региона готовой продукции на самые различные расстояния. Транспортная сеть, развиваясь, оказывала влияние на социально-экономическое развитие не только Сибири, но и государства в целом, обеспечивая ему как внутренние, так и мирохозяйственные связи.

Строительство Транссиба послужило основой для создания целой железнодорожной сети в регионе. Уже в первое десятилетие XX в. активно велось проектирование железнодорожных веток, отходящих на север и на юг от основной магистрали, и совершенно новых дорог, направленных в перспективные в хозяйственном и торговом отношении районы. Так, началось сооружение железных дорог на Алтай и в Кузбасс, планировался путь в Среднюю Азию. Одновременно велись работы по увеличению пропускной способности Транссибирской магистрали. Прокладывались вторые железнодорожные пути, дошедшие к 1915 г. до станции Карымская Забайкальской железной дороги. В 1916 г. началась эксплуатация Амурского участка Транссиба от Забайкалья до Хабаровска. К 1930 г. планировалось практически всю обжитую Сибирь охватить сетью железных дорог, которые должны были стать органичной и необходимой частью экономики региона.⁴

Огромные средства государство вкладывало в строительство грунтовых дорог. По данным отчетов Переселенческого управления, к началу I Мировой войны их в Сибири было построено около 13 тыс. верст, в том числе в Томской губернии — 4,2 тыс., в Енисейской — 4 тыс., в Тобольской — 2 тыс., в Иркутской — 2,7 тыс. верст. Значительное дорожное строительство велось в Забайкалье. На Дальнем Востоке строились дороги от Амура на север и от Уссури на восток. В стадии проектирования были дороги от Благовещенска к Якутску и от Хабаровска к Николаевску. Было сдано в эксплуатацию много протяженных дорог. От Читы до Витима (150 верст) проложили знаменитый Витимский тракт, вдоль которого образовалось множество переселенческих поселков. Такие же тракты были построены в Восточной Сибири: Зима–Георгиевский (100 верст) и Тайшет–Дворец (106 верст) в Иркутской губернии. В Западной Сибири строили более

короткие дороги от участков Транссиба до ближайших крупных сел, станций и пристаней. Конечно, в целом, проблема дорожного строительства не была решена. Многие сибирские населенные пункты в периоды дождей и весенней распутицы были отрезаны от мира, но без построенных дорог активное заселение региона было просто невозможным.⁵

О важности транспортного строительства в Сибири говорилось на состоявшемся в конце 1906 г. Всесибирском транспортном совещании в г. Иркутске, которое проходило по инициативе российского правительства, возглавляемого в тот период П. А. Столыпиным. На совещании отмечалась огромная освоенческая роль транспортных путей. Впервые была очерчена оригинальная схема экономико-географического районирования региона, основанная на расположении транспортных коммуникаций и не связанная с существующим в тот период административным делением. Сибирь была поделена на 4 части к югу и северу от железнодорожной магистрали. Роль меридионального разделителя выполняла река Енисей. В записке, подготовленной к совещанию, говорилось, что «для такого условного деления имелось объективное основание: существующая железнодорожная магистраль весьма близко подходит к разделению Сибири по климатическим условиям на северную и южную, а река Енисей составляет довольно характерную границу между западной низменной Сибирью и восточной гористой». Применительно к выделенным районам организаторы совещания и его участники сформулировали предложения правительству о транспортном обустройстве Сибири. Представленные ими схемы носили комплексный характер, объединяли в транспортную систему все имеющиеся в регионе пути и перспективные дороги, необходимые для его полноценного хозяйственного развития.⁶

Эта концепция обсуждалась и в более поздних планах российского правительства. В 1915–1917 гг. на заседаниях Особого межведомственного совещания при Министерстве путей сообщения, где разрабатывались перспективные планы железнодорожного строительства в России, неоднократно отмечалось, что

⁴ См.: Тимошенко А. И. Транссиб и проекты железнодорожного строительства в Сибири // Гуманитарные науки в Сибири. Сер. Отечественная история. 2000. № 2. С. 71–73.

⁵ См.: Она же. Проекты социально-экономического развития Сибири в XX веке. Концепции и решения. Новосибирск, 2007. С. 46.

⁶ См.: Труды совещания 1906 г. в Иркутске о путях сообщения в Сибири. Иркутск, 1907. Т. 1. С. 55–58.

«пора центр тяжести переносить на север и восток, в частности в Сибирь, которая располагает громадным колониционным фондом, не затронутыми еще хозяйственной практикой природными ресурсами, в первую очередь лесными, минерально-сырьевыми, нефтяными, угольными и прочими».⁷ Необходимость и пионерная значимость дорог в Сибири, таким образом, признавались на самом высоком государственном уровне.

Наиболее масштабным транспортным проектом, выдвигавшимся в этот период, можно назвать инициативу строительства Великого Северного железнодорожного пути (ВСП), который бы соединил акватории Атлантического, Северного Ледовитого и Тихого океанов через северные территории России. Эта идея была сформирована после постройки в 1914–1915 гг. Мурманской железной дороги, которая рассматривалась как начало северной широтной магистрали.

Разработка и продвижение проекта ВСП в первой трети XX в. были связаны с именем А. А. Борисова, по профессии художника, но большого энтузиаста железнодорожного строительства и освоения российского Севера. Он еще в 1894 г. был участником организованной российским правительством так называемой Мурманской экспедиции на побережье арктических морей с целью выяснения условий для строительства там новых портов. Позднее А. А. Борисов постоянно обращался в органы государственного управления с предложениями об освоении российского Севера и строительстве там железных дорог. В 1915 г. им был предложен проект строительства железной дороги от реки Оби до Котласа-Сороки, который затем, по мнению проектанта, можно было трансформировать в замысел сооружения уже более продолжительной магистрали от незамерзающего российского порта в Мурманске до берегов Тихого океана.

В условиях острых политических и военных конфликтов последующих лет этому проекту не суждено было претвориться в жизнь. Хотя нужно отметить, что он периодически получал поддержку на уровне государственного управления. В 1918–1919 гг. проект ВСП высоко оценивал В. И. Ленин, считая его перспективным для экономического развития Советской республики. 4 февраля 1919 г. даже было

принято специальное постановление Совнаркома «О Великом Северном пути», опубликованное во всех центральных газетах с целью привлечения внимания общественности к транспортно-хозяйственным начинаниям советской власти.⁸ Однако в последующее время у проекта была неоднозначная и очень противоречивая судьба. Поддержка его во властных структурах переживала то взлеты, то падения. При разработке индустриальных планов СССР к нему неоднократно возвращались советские планирующие органы, но масштабность проекта и его научно-техническая неразработанность постоянно ограничивали возможности его реализации.

Более конкретно идея Северного железнодорожного пути стала рассматриваться в конце 1920-х–1930-е гг. в качестве составной части комплексной программы хозяйственного строительства на севере Сибири, в рамках которой предусматривалось сооружение транспортных путей от Урала до Тихого океана. Проектанты предлагали провести трассу железнодорожного пути по районам будущей разработки природных ресурсов, где планировалось сооружение предприятий горнодобывающей, лесной, металлургической и других отраслей промышленности. Большое внимание уделялось развитию энергетической базы, основу которой должны были составить гидроэлектростанции. С учетом этой перспективы предлагалось строительство ВСП осуществить на электрической тяге, которая могла бы обеспечить высокую скорость движения, необходимую для преодоления громадных расстояний.

Данные идеи признавались многими государственными и партийными руководителями, которые предлагали включить мероприятия по сооружению ВСП в Генеральный план развития народного хозяйства до 1941 г. и в директивы второго пятилетнего плана. Однако по материально-финансовым причинам их удалось включить только в планы третьей пятилетки, когда были намечены мероприятия по проектированию восточного участка масштабного пути, получившего название Байкало-Амурская магистраль (БАМ), в связи с чем постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 17 августа 1937 г. была создана специальная контора «БАМтранспроект» Наркомата путей сообщения для производства изыскательских и про-

⁷ План развития железных дорог в Сибири в 1917–1922 гг. Пг., 1917. С. 12.

⁸ См.: Сигалов М. Р., Ламин В. А. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. Новосибирск, 1988. С. 50–53.

ектных работ по всей трассе протяженностью около 4500 км от Тайшета–Усть-Кута до Комсомольска-на-Амуре и Советской Гавани (порт Ванино). Эта контора, в дальнейшем переименованная в «БАМпроект», уже к 1939 г. смогла развернуть широкий фронт проектно-изыскательских работ и превратиться в мощную специализированную организацию по подготовке железнодорожного строительства в природно-климатических условиях Сибири и Дальнего Востока. Укомплектованная квалифицированными специалистами и оснащенная передовой по своему времени экспериментальной и производственной техникой, эта организация решала вопросы не только транспортного строительства, но и пионерного освоения новых территорий в восточных районах страны. С использованием ранее собранных изыскательских материалов ей удалось в короткие сроки подготовить в основных чертах проект магистрали, наметить ее генеральное направление как второй широтной железной дороги Сибири от станции Тайшет на Транссибе через северную оконечность Байкала до Тихого океана. К началу 1940-х гг. были составлены технические задания для строительства участков Тайшет–Братск, Усть-Кут–Нижнеангарск, Тында–Зея–Нора, Ургал–Комсомольск-на-Амуре–Советская Гавань. На центральном участке от Усть-Кута до Тынды были проведены только рекогносцировочные и предварительные изыскания.⁹

В условиях начавшейся Великой Отечественной войны строительство дороги по всей ее протяженности развернуть не удалось. В 1940–1941 гг. был построен первый подход к магистрали — участок БАМ–Тында, который в 1942 г. разобрали, а рельсы передали для рокадной дороги вдоль Волги, необходимость в которой появилась в связи с обороной Сталинграда. В 1941 г. строительство продолжалось на направлении Волочаевск–Комсомольск-на-Амуре с целью соединения с Транссибирской магистралью. В 1942 г. была проложена еще одна соединительная линия Известковая–Ургал. Эти участки в 1945 г. сыграли важную роль в доставке грузов во время войны с Японией. Прокладка западного участка БАМа от станции Тайшет до станции Лена началась в 1946 г.¹⁰

В 1947 г. самым неожиданным образом советское правительство приняло решение о

строительстве еще одного участка северной магистрали — Полярной железной дороги, которая стала возводиться очень высокими темпами ударными силами Главного Управления лагерей железнодорожного строительства МВД СССР, снятыми с объектов БАМа. И надо сказать, что были достигнуты определенные успехи. Трасса железной дороги Воркута–Салехард–Ермаково–Игарка–Норильск в неимоверно трудных и напряженных условиях была в значительной степени уже построена, когда в июле 1953 г. было принято, казалось бы, абсурдное решение об остановке и консервации стройки. Официально оно объяснялось необходимостью максимальной мобилизации материальных и производственных ресурсов на восстановлении разрушенного во время войны народного хозяйства западных районов страны, куда и направлялась строительная техника и различные производственные активы северной стройки.

До сих пор исследователи не могут объяснить логику этих скоропалительных решений.¹¹ Вместе с тем, как показали дальнейшие события, Полярная железная дорога была очень нужна. О ней вспомнили в середине 1960-х гг., когда развернулось создание Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Многие крупные ученые, партийные и хозяйственные руководители предлагали восстановить заброшенную железную дорогу и продолжить ее строительство. Однако эти предложения не получили практического воплощения. В 1979 г. академик А. Г. Аганбегян, оценивая экономический эффект, который мог быть получен в результате реализации рекомендаций ученых, писал: «Для экономистов сейчас ясно, что решение министерств транспортного строительства и путей сообщения, которые отказались десять лет назад восстанавливать действующую в свое время дорогу от Салехарда до Надыма и далее на Уренгой, обернулось для страны, как минимум, миллиардным убытком».¹²

Хозяйственная практика в Сибири в 1960–1980-е гг. испытывала острую потребность в транспортном обеспечении. Особенно нуждались в нем районы интенсивного промышленного освоения и активной разработки месторождений полезных ископаемых. Государство

⁹ См.: Ламин В. А. Ключи к двум океанам. Хабаровск, 1981. С. 149–156.

¹⁰ См.: Железнодорожный транспорт: Энцикл. М., 1994. С. 33.

¹¹ См.: Гриценко В., Калинин В. История «Мертвой дороги» 501/503. Екатеринбург, 2010. С. 46, 47.

¹² Правда. 1979. 7 дек.

было вынуждено направлять сюда огромные ресурсы для транспортного строительства, которое разворачивалось по всей вертикали Ангаро-Енисейского региона, в нефтегазовых районах Западной Сибири, где высокими темпами сооружались не только железные, но и автомобильные дороги преимущественно с твердым покрытием, самые современные аэродромы со специальными взлетно-посадочными полосами для приема большегрузных самолетов.

Впервые в истории Сибири в районе формирования Западно-Сибирского нефтегазового комплекса началось строительство трубопроводов. От крупных сибирских месторождений на юг и запад потянулись многокилометровые магистральные нефте- и газопроводы. Первый нефтепровод Шаим–Тюмень протяженностью 410 км был введен в эксплуатацию 3 ноября 1965 г.¹³ Самые мощные трубопроводы для транспортировки нефти и газа из северных районов Западной Сибири сооружались в 1970-е гг. В этот период стали активно использоваться новые высокопроизводительные технологии строительства, новая техника, трубы большого диаметра, что позволило уже в годы девятой пятилетки (1971–1975 гг.) ввести в эксплуатацию 5,4 тыс. км магистральных нефте- и газопроводов, которые перекачивали из Сибири на далекие расстояния миллионы тонн углеводородов. Строительство самых протяженных из них (Медвежье–Урал–Центр, Уренгой–Центр, Уренгой–Помары–Ужгород) оценивалось в стране и в мире как крупнейшие национальные достижения.¹⁴

Основным видом транспорта в Сибири по-прежнему оставался железнодорожный, который перевозил большую часть грузов и подавляющее большинство пассажиров, был достаточно доступен и менее всего зависел от погодных-климатических условий. К началу 1960-х гг. его масштабная реконструкция на базе электрификации позволила увеличить провозную способность железных дорог более чем в два раза и сосредоточить внимание на строительстве новых линий, чаще всего связанных с районами нового промышленного освоения.¹⁵

В 1974 г. на новой, по сравнению с 1930–1940-ми гг., научно-технической и экономической основе продолжилось строительство БАМа, которое по-прежнему рассматривалось как пионерный проект, рассчитанный на обживание и хозяйственное освоение богатого природными ресурсами района Сибири, представляющего значительный геополитический интерес на восточных рубежах государства. Принятое 8 июля 1974 г. постановление ЦК КПСС «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» определило высокий статус стройки как объекта общенационального значения со всеми вытекающими отсюда последствиями, связанными с его обеспечением всеми необходимыми средствами в приоритетном режиме.¹⁶

В планах социально-экономического развития страны обозначилась новая грандиозная программа, которую намечено было реализовать в очень короткие сроки, к началу 1980-х гг. Ориентировочный объем капиталовложений был определен в 1,5 млрд. руб. Намечался специальный план мероприятий по развитию мощной базы стройиндустрии в прилегающих к БАМу районах: расширялись и реконструировались предприятия по производству строительных материалов в пос. Шимановском, Тайшете, Нижнеудинске, Братске, строительство новых предполагалось в Усть-Илимске, Усть-Куте, в Комсомольске-на-Амуре и др. Практически заново создавалась энергетическая база региона. Строительство железной дороги сопровождалось разработкой масштабных планов хозяйственного развития огромной территории Сибири и Дальнего Востока.¹⁷

К реализации крупного проекта привлекались все республики СССР. Начало строительства сопровождалось большой идеологической и пропагандистской кампанией, направленной главным образом на молодежь. Стройка объявлялась всесоюзной, комсомольской, очень престижной, на которую призывались тысячи людей. Ажиотаж подкреплялся обещаниями высокой заработной платы, комфортных условий труда и получения жилплощади в новых городах. Ставку делали и на морально-патриотические чувства советских людей, когда говорили о жизненной необходимости

¹³ См.: Рабочий класс Сибири. 1961–1980. Новосибирск, 1986. С. 57.

¹⁴ См.: Карпов В. П. История создания и развития Западно-Сибирского нефтегазового комплекса (1948–1990). Тюмень, 2005. С. 68.

¹⁵ См.: Историческая энциклопедия Сибири. Новосибирск, 2009. Т. 1. С. 547.

¹⁶ См.: КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. М., 1978. Т. 11. С. 417–419.

¹⁷ См.: Тимошенко А. И. Проекты социально-экономического развития Сибири в XX веке. С. 269.

БАМа для дальнейшего социально-экономического развития СССР. Поражало воображение, что новая магистраль сократит на сотни километров железнодорожный путь от Тайшета до Комсомольска-на-Амуре, а не только разгрузит Транссиб.

Менее всего говорилось о военно-стратегическом назначении магистрали, хотя оно в государственных планах подразумевалось как одно из основных. Одновременно со строительством железной дороги объявлялось общее хозяйственное освоение зоны БАМа, в которую включалась огромная территория площадью около 1,6 млн. кв. км. Геологи считали, что уже разведанные месторождения полезных ископаемых позволяют построить здесь уникальные горнодобывающие и перерабатывающие предприятия. Большие надежды связывались с разработкой Удоканского месторождения медных руд, на основе чего строились планы сооружения мощного горно-обогажительного комбината и медеплавильного завода. Планировалось масштабное освоение Южно-Якутского бассейна коксующихся углей, доступных в основном для добычи открытым способом. На базе Чульманского месторождения железных руд считалось возможным создание нового центра черной металлургии на Дальнем Востоке. Кроме месторождений полезных ископаемых, специалистами были изучены гидроэнергоресурсы, лесные богатства, накоплены сведения об особенностях климата и природной среды, без чего невозможно было строить научно обоснованные планы комплексного освоения зоны БАМа.

Для разработки масштабной социально-экономической программы развития района Байкало-Амурской магистрали в 1975 г. был создан специальный Научный Совет АН СССР, возглавляемый академиком А. Г. Аганбегяном, в задачи которого входила не только разработка основ комплексного программно-целевого планирования, но и координирование всей деятельности в стране по подготовке и реализации программы. Целевая комплексная программа хозяйственного освоения зоны БАМа на период до 1990 г. в общих чертах была подготовлена в 1978–1981 гг., после детальных обсуждений утверждена Госпланом СССР и вошла в планы экономического и социального развития страны в одиннадцатое пятилетие.¹⁸

Согласно программе, по расчетам специалистов, в 1981–1985 гг. предполагалось закончить подготовку территории и завершить сооружение базовых объектов производственной инфраструктуры, транспортных коммуникаций, чтобы обеспечить доступ к освоению важнейших источников сырья. Свыше 50 % капитальных вложений планировалось направить на развитие энергетики, строительной индустрии, ремонтного машиностроения и агропромышленного комплекса для того, чтобы в последующий период создать условия для интенсивного развития угольной, горнорудной, лесной отраслей промышленности. Именно они рассматривались в качестве основных отраслей в хозяйственном комплексе зоны БАМа.

На следующем этапе, в 1986–1990 гг., планировалось развитие перерабатывающих предприятий. Главным образом речь шла о сооружении первой очереди Удоканского горно-обогажительного комбината. На основе крупных запасов коксующихся углей и железорудных ресурсов в Южной Якутии планировалось создание новой металлургической базы, предприятий строительных материалов, выпуск которых должен был возрасти в 2–2,6 раза. Для этого предлагается построить заводы железобетонных изделий в Нижнеангарске, Чаре, заводы крупнопанельного домостроения в Усть-Куте, Тынде, Нерюнгри. Самые крупные строительные базы планировалось организовать в районах первоочередного хозяйственного освоения — в Южно-Якутском и Верхнеленском, на долю которых в ближайшее пятилетие должно было приходиться не менее 50 % объема капитальных вложений.¹⁹

В разработанной программе по освоению зоны БАМа впервые, пожалуй, в практике советского социально-экономического планирования столь масштабно рассматривались социальные вопросы, учитывалось одновременно множество факторов, способствующих созданию благоприятных и комфортных условий труда и быта в регионе. Для данных целей в планы закладывались гораздо большие средства, чем в уже освоенных районах. Проектантами было подсчитано, что удельные расходы на душу населения в зоне БАМа должны, как минимум, в 3 раза превышать аналогичные показатели в центральных районах страны.

¹⁸ Там же. С. 270.

¹⁹ Там же. С. 273.

В отдельных районах с суровым климатом такое превышение, возможно, будет еще значительнее. Капитальные вложения рассчитывались по особой методике с учетом условий каждого района БАМа. Значительные средства предполагались для мероприятий по охране окружающей среды: на территории зоны БАМа, по мнению специалистов, они должны были планироваться не по средним нормам по стране (3–5%), а в размере 7–10% объема всех капитальных вложений.²⁰

В целом, проектанты видели в районе прохождения Байкало-Амурской магистрали в перспективе высокоразвитый во всех отношениях регион, с преимущественно индустриальным производством и городским населением. Предполагалось, что здесь в 1990-е гг., когда железная дорога полностью будет введена в эксплуатацию и образуются территориально-производственные комплексы, будет проживать около 4 млн человек примерно в 100 городах и поселках городского типа.

К сожалению, такая всесторонне продуманная программа оказалась далека от претворения в жизнь, хотя в рамках ее и было многое сделано. В суровом и ранее малообжитом краю были построены новые современные города и рабочие поселки, в которых к концу 1980-х гг. проживало около 2 млн человек.²¹ Самое главное, что в Сибири с 1989 г. действует вторая широтная магистраль от Тайшета на Транссибе до самых берегов Тихого океана протяженностью около 4 тыс. км. Она вступила в эксплуатацию по мере сдачи участков строителями и уже в 1978–1990 гг. перевезла 279 млн т грузов, в том числе 112,7 млн т угля, 65,4 млн т леса, а также 33 млн пассажиров.²²

Вместе с тем БАМ до сих пор не принес тех огромных прибылей и преимуществ для хозяйственного развития Сибири и Дальнего Востока, о которых говорилось в первоначальном варианте проекта. Планы формирования территориально-производственных комплексов и соответствующего роста населения в зоне прохождения магистрали не осуществились. В значительной степени этому помешали начавшиеся в конце 1980-х гг. политические и социально-экономические трансформации в государстве. Строительство в зоне магистрали стало «лихорадить»: нарушались планы и

финансирование, начался отток населения. Только в 1987–1990 гг. регион потерял около 40 тыс. квалифицированных кадров.²³

Попытки решения столь крупных проблем на уровне регионов в 1990-е гг. ни к чему не привели. Понятно, что новые импульсы развития программа освоения зоны БАМа может получить только на федеральном уровне. Хотя политическая и экономическая обстановка в стране сейчас совершенно иная, чем в 1970–1980-е гг., однако объективные обстоятельства требуют возвращения к инициативам прошлого. Сейчас, в начале XXI в., мы наблюдаем, как возрождаются и реанимируются проекты, выдвинутые почти столетие назад. Например, проект ВСП в последние годы модифицировался в еще более глобальный и стал условно обозначаться как проект сооружения Северо-Российской Евразийской магистрали от Баренцева моря до Тихого океана. Современные проектанты намечают ее формирование в первой трети XXI в. в составе трех крупных широтных железных дорог — Баренцкомур (Индиго–Сосногорск–Ивдель) протяженностью около 1000 км, Северо-Сибирской (Ивдель–Хребтовая) и уже действующей Байкало-Амурской магистрали. Специалисты считают, что это важнейшее обстоятельство и реальные условия для всестороннего развития не только Азиатской части, но и всей России.²⁴

Под влиянием глобализма строятся уже иные планы экономического развития, в том числе и транспортного строительства, которое не замыкается в рамках отдельных регионов и даже стран, а оценивается с точки зрения мировых потребностей. Так, транспорт Азиатской части Российской Федерации рассматривается как важнейшая часть не только российской транспортной системы, но и мировой. Мировые коммуникационные связи, по мнению политиков, научных и деловых проектантов, в современном виде являются не чем иным, как основой всеобщего разделения труда, необходимого для участия отдельных стран в мирохозяйственных связях и отношениях.

С точки зрения данного подхода и рассматривается роль транспортных путей в Сибири. В Институте экономики и организации промышленного производства СО РАН в послед-

²⁰ Там же.

²¹ См.: Иркутский историко-экономический ежегодник. Иркутск, 1999. С. 148.

²² См.: Железнодорожный транспорт. С. 34.

²³ См.: Промышленное и сельскохозяйственное освоение Восточной Сибири в советский период. Иркутск, 1990. С. 53.

²⁴ См.: Проблемные регионы ресурсного типа. Азиатская часть России. Интеграционные проекты. Новосибирск, 2005. Вып. 4. С. 145.

нее десятилетие разрабатывается перспективная схема развития всех видов транспортных коммуникаций на территории региона, включающая в себя выстраивание так называемых транспортных коридоров, которые в случае реализации намеченных проектов смогут существенно повысить значимость региона как в общероссийском экономическом пространстве, так и в мировом.²⁵

В Сибири уже начата работа по превращению Транссиба в такой международный транспортный коридор с высоким транзитным потенциалом контейнерных перевозок между Европой и Азией. В совокупности с автомобильными магистралями и воздушными линиями главная Сибирская железнодорожная магистраль после модернизации составит единый южный международный транспортный конвейер, который, соединившись с железнодорожными сетями Китая и Корейского полуострова, позволит обеспечить прохождение грузовых контейнеров без дополнительных перегрузок и на очень большие расстояния. Это существенно ускорит процессы перемещения грузов, а вместе с тем повысит конкурентоспособность Сибирской магистрали.

Северный транспортный коридор свяжет северо-восток Европейской части страны с Дальним Востоком, протянувшись от берегов Баренцева моря (порт Индига) до берегов Татарского залива (порт Ванино). Основой его станет Северо-Российская Евразийская железнодорожная магистраль в составе БАМ–Севсиб–Баренцкомур, которая, в свою очередь, создаст инфраструктурные предпосылки для освоения пока еще богатых природными ресурсами северных территорий России и позволит высвободить Транссиб для экспортных перевозок.

Возрождение и модернизация Северного морского пути как части международной меж-

океанической магистрали, находящейся под российским контролем, не только позволят решать российские транспортные проблемы, но и обеспечат национальную безопасность страны на северных рубежах. Вышеизложенные научные идеи получили отражение в принятом 11 августа 2010 г. правительством Российской Федерации постановлении «О стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года», в котором, в частности, намечены мероприятия по развитию всех транспортных коммуникаций в регионе.²⁶

Таким образом, на ближайшее десятилетие в государственной политике представлен механизм воздействия транспортных путей на социально-экономическое развитие территорий, по которым они проходят. Исторический опыт может дать ориентиры в этом направлении, подтвердить, что в Сибири наибольшее значение всегда имело опережающее транспортное строительство, которое особенно проявилось в его железнодорожной формуле, позволившей не только радикально решать транспортные проблемы в отдаленном от государственного центра регионе, но и увеличивать его вклад в производственно-хозяйственную сферу страны. Кроме того, становится ясно, что транспорт как историческое явление может изменяться под давлением вызовов времени. В XXI в. он стал постепенно выходить за рамки государственных границ и все чаще рассматриваться в глобальной проекции.

В данной работе обозначены лишь самые общие представления о роли транспортных путей в социально-экономическом развитии территорий, по которым они проходят. Дальнейшая разработка этой темы, как нам представляется, может иметь не только научное, но и практическое значение для решения перспективных и насущных задач хозяйственного развития восточных регионов России.

Ключевые слова: *освоение Сибири, транспорт, транспортное строительство, транспортные коридоры, комплексное планирование*

Vladimir A. Lamin

Member of the RAS, Institute of History, Siberian branch of the RAS (Russia, Novosibirsk)

E-mail: lamin@history.nsc.ru

²⁵ См.: Экономические аспекты разработки транспортной стратегии России. Новосибирск, 2003. С. 42–55; Азиатская часть России: новый этап освоения северных и восточных регионов страны. Новосибирск, 2008. С. 201–204.

²⁶ См.: Изучение и освоение Арктической зоны России в XVIII — начале XXI вв.: сб. документов и материалов. Новосибирск, 2011. С. 299–325.

Albina I. Timoshenko

Candidate of Historical Sciences, Institute of History, Siberian branch of the RAS (Russia, Novosibirsk)

E-mail: *timoshenkoai@ngs.ru*

ROLE OF TRANSPORTATION ROUTES IN THE DEVELOPMENT OF SIBERIA

The article presents in the historical retrospect the role of the transportation communications in the development of Siberia, emphasizing that the transport routes had a significant effect upon the social and the economic development of the region, facilitated migration into the new territories and the spread of agriculture. Of a particular pioneer importance was the railway construction, which predetermined the modern backbone of the Siberian transportation system, acquiring the ever more global nature and making its contribution to the shaping of the global economic environment.

Key words: *development of Siberia, transport, transport construction, transportation corridors, integrated planning*

REFERENCES FOR CITATION DATABASE

Aziatskaya chast Rossii: novyy etap osvoeniya severnykh i vostochnykh regionov strany (The Asian part of Russia: a new stage of development of the northern and eastern regions of the country). Novosibirsk: Izd-vo IEOPP SO RAN, 2008, 428 p. (in Russ.).

Ekonomicheskie aspekty razrabotki transportnoy strategii Rossii. Nauchnye doklady (Economic aspects of the development of Russian transport strategy. Scientific reports). Novosibirsk: izd-vo IEOPP SO RAN, 60 p. (in Russ.).

Gritsenko V., Kalinin V. Ekaterinburg: Izd-vo "Basko", 2010, 240 p. (in Russ.).

Irkutskiy istoriko-ekonomicheskiy ezhegodnik (Irkutsk historical and economic yearbook). Irkutsk: izd-vo Baykalskogo gos. un-ta, 1999, 386 p. (in Russ.).

Istoricheskaya entsiklopediya Sibiri (Historical Encyclopedia of Siberia). Novosibirsk: ID "Istoricheskoe nasledie Sibiri", 2009, Vol. 1: 715 p.; Vol. 3: 783 p. (in Russ.).

Izuchenie i osvoenie Arkticheskoy zony Rossii v XVIII — nachale XXI vv.: sb. nauch. tr. (The study and development of the Arctic zone of Russia in the XVIII — early XXI centuries: collected papers). Novosibirsk: Sibirskoe nauchnoe izd-vo, 2011, 329 p. (in Russ.).

Karpov V. P. Tyumen: Izd-vo Tyumenskogo gos. neftegaz. un-ta, 2005, 316 p. (in Russ.).

KPSS v rezolyutsiyakh i resheniyakh sezdov, konferentsiy i plenumov TsK (The CPSU in resolutions and decisions of congresses, conferences and central committee plenums). Moscow: Politizdat, 1978, Vol. 11, 552 p. (in Russ.).

Lamin V. A. Khabarovsk: Khabarovskoe knizhnoe izd-vo, 1981, 254 p. (in Russ.).

Plan razvitiya zheleznnykh dorog v Sibiri v 1917–1922 gg. (Plan for development of railways in Siberia in 1917–1922). Petrograd, 1917. (in Russ.).

Pravda (The True), 1979, December 7. (in Russ.).

Problemye regiony resursnogo tipa. Aziatskaya chast Rossii. Integratsionnye proekty (Problematic areas of the resource type. The Asian part of Russia. Integration projects). Novosibirsk: Nauka, 2005, Vol. 4, 386 p. (in Russ.).

Promyshlennoe i selskokhozyaystvennoe osvoenie Vostochnoy Sibiri v sovetskiy period (Industrial and agricultural development of East Siberia in the Soviet period). Irkutsk: Izd-vo Irkutskogo gos. un-ta, 1990, 266 p. (in Russ.).

Rabochiy klass Sibiri. 1961–1980. (The working class in Siberia. 1961–1980). Novosibirsk: Nauka, 1986, 357 p. (in Russ.).

Sigalov M. R., Lamin V. A. Novosibirsk: Nauka, 1988, 133 p. (in Russ.).

Sovetskaya istoricheskaya entsiklopediya (The Soviet Historical Encyclopedia). Moscow: izd-vo "Sovetskaya entsiklopediya", 1962, Vol. 2, 517 p. (in Russ.).

Timoshenko A. I. *Gumanitarnye nauki v Sibiri. Seriya Otechestvennaya istoriya*. (Humanitarian sciences in Siberia. Series National history). Novosibirsk, 2000, № 2, pp. 71–73. (in Russ.).

Timoshenko A. I. Novosibirsk: Sibirskoe nauchnoe izd-vo, 2007, 288 p. (in Russ.).

Trudy soveshchaniya 1906 g. v Irkutske o putyakh soobshcheniya v Sibiri (Proceedings of the 1906 meeting in Irkutsk on how messages in Siberia). Irkutsk: tipografiya M. P. Okuneva, 1907, Vol. 1, 215 p. (in Russ.).

Vinokurov M. A., Sukhodolov A. P. Novosibirsk: Nauka, 1996, 320 p. (in Russ.).

Zheleznodorozhnyy transport: Entsiklopediya (Rail transport: Encyclopedia). Moscow: Bolshaya Rossiyskaya entsiklopediya, 1994, 559 p. (in Russ.).