



Структурообразующее значение коридоров Дальнего Востока



Игорь ЗАХАРЕНКО
Igor A. ZAHARENKO

Ярослав ЧИБРЯКОВ
Yaroslav Yu. CHIBRIAKOV



Захаренко Игорь Антонович — доктор географических наук, профессор кафедры картографии Московского государственного университета геодезии и картографии. Действительный член Русского географического общества.

Чибряков Ярослав Юрьевич — начальник сектора отдела выпуска проектов Института экономики и развития транспорта.

История развития железнодорожной сети Дальнего Востока и ее периодизация. Роль Транссиба и Байкало-Амурской магистрали. Необходимость учёта стратегических факторов при планировании ближайших перспектив, важность строительства новых транспортных коридоров.

Ключевые слова: транспортные коридоры, железнодорожная сеть, Дальний Восток, Транссибирская магистраль, Байкало-Амурская магистраль, история, перспективы.

Исполнилось 120 лет начала строительства Транссибирской магистрали и 95 лет — его окончания. В некоторой степени символичным является тот факт, что постройка этого транспортного коридора, связавшего в единое целое европейскую и азиатскую части России, началась и закончилась именно на территории Дальнего Востока — региона, для которого строительство Транссиба означало одну из важнейших вех в истории.

Существует большое количество разнообразной (исторической, географической, научно-технической) литературы, посвящённой самым разным аспектам проектирования, строительства и эксплуатации Транссибирской магистрали, её значимости в жизни страны. Тем не менее, на наш взгляд, не до конца раскрыты *роль Транссиба (а впоследствии — и Байкало-Амурской магистрали) в формировании железнодорожной сети Дальнего Востока, их структурообразующее значение.*

Рассмотрение данных вопросов было бы неполным без краткого обзора событий, предшествовавших сооружению Транссибирской магистрали (известно, что развитие конфигурации железнодорожной

сети региона в немалой степени определяется выбором трассы первоначальной магистрали). Обоснования целесообразности строительства дороги впервые были выдвинуты в 80-е годы XIX века. В 1887 году организовано три экспедиции для изыскания трасс, в том числе на Дальнем Востоке, где изысканиями Уссурийской железной дороги руководил известный инженер путей сообщения А. И. Урсати. В это же время проблема строительства магистрали обсуждалась Русским техническим обществом, которое в 1890 году под председательством А. Н. Горчакова создало комиссию «По вопросу о железной дороге через всю Сибирь». Одним из важнейших результатов деятельности комиссии явился выбор наиболее мотивированного направления дороги.

Окончательное решение строить сплошной железнодорожный путь от Челябинска до Владивостока было принято правительством 23 февраля 1891 года и провозглашено особым императорским рескриптом 17 марта. Постройка Сибирской железной дороги преследовала военно-стратегические, а также экономические цели, что особенно подчёркивал министр финансов С. Ю. Витте. По его предположениям, дорога должна была вызвать полный переворот в сообщениях между Европой и Тихим океаном: отвлечь на себя грузы, идущие с Запада на Дальний Восток через Суэц, открыть для торговли Внутренний Китай посредством соединения его железных дорог с главной Сибирской магистралью [1, с. 66].

I этап. Создание Великого Сибирского пути как будущей основы железнодорожной сети Дальнего Востока (1891-1916 гг.)

На территории российского Дальнего Востока было предусмотрено создание двух звеньев Сибирской магистрали — *Уссурийской* и *Амурской* железных дорог.

Строительство первой очереди железнодорожной магистрали (Южно-Уссурийской ж. д.) началось 19 мая 1891 года (по старому стилю) от Владивостока в сторону ст. Муравьёв-Амурский (проектное название — Графская; сейчас станция называется Лазо). В торжестве закладки принял участие наследник престола цесаревич Николай. Начальником строительства дороги был назначен А. И. Урсати (в те

годы изыскатели и проектировщики железных дорог часто становились руководителями строительства); в октябре 1892 года его сменил О. П. Вяземский. Рабочее движение поездов до села Никольское (ныне г. Уссурийск) открыто уже в ноябре 1893 года. В полосе сооружения дороги производилась инструментальная съёмка — была нанесена на топографические карты территория между долинами рек Суду-хэ и Тау-хэ, большую часть которой занимала глухая тайга [2]. В декабре 1895 года трассу довели до станции Муравьёв-Амурский, после чего 1 февраля 1896 года Южно-Уссурийскую ветку сдали во временную эксплуатацию.

Строительство продолжилось сооружением Северо-Уссурийской железной дороги (изыскания трассы которой были завершены в 1894 году). В сентябре 1897 года рельсовая колея пришла в Хабаровск, а 1 ноября линия принята МПС в постоянную эксплуатацию.

Построенная в краткие сроки однопутная линия длиной 766 км сыграла большую роль в развитии Дальнего Востока, соединив два растущих города и способствуя экономическому росту прилегающих районов, главным образом — добывающих отраслей промышленности. Уже в 1904–1907 годах под руководством инженера А. Н. Пушечникова от ст. 30-й версты (Угольная) до Сучанских угольных копей был построен подъездной путь длиной 117 км. Данная линия представляла собой уникальное инженерное сооружение и состояла из двух участков: широкой колеи Угольная–Кангауз (Анисимовка) длиной 79 км и узкоколейного Кангауз–Сучан — длиной 38 км, через хребет Сихотэ-Алинь. На протяжении 7 км здесь применялась канатная тяга с использованием паровых подъёмников и бремсбергов (по данным А. В. Маклюкова).

Что же касается Амурской железной дороги, то там события складывались не столь удачно. Главное затруднение заключалось в отсутствии топографических карт на предполагаемом направлении железной дороги (вдоль русла Амура и Шилки). Высочайшим указом топогеодезическое обеспечение строительства было возложено на военное министерство. Весной 1894 года управление по сооруже-



нию Сибирской железной дороги командировало группу офицеров инженерных войск на астрономо-геодезические и топографические работы. «Мы могли руководствоваться только картой Шварца, составленной в масштабе 40 верст в дюйме. Такая карта, даже при условии, что она верна, для изысканий дороги представляет слишком мало данных. Притом вместо показанного на этой карте горного хребта «Ванда» оказалась в действительности низменная равнина...» Начальник Приамурского военно-топографического отряда полковник Гладышев в итоге так оценил карту: «Сорокаверстная карта совершенно не верна, и делать предположения по ней трудно» [3]. Изыскания по трассировке проектируемой линии в 1894–1895 годах возглавлял инженер путей сообщения Б. У. Савримович. К сожалению, работы не были закончены — 23 февраля 1896 года высочайшим повелением изыскания были прекращены [4, с. 48]. Смена российской политики на Дальнем Востоке вызвала изменение первоначальной трассировки Сибирской магистрали и постройку железной дороги в Маньчжурии.

Изначально соображения о сооружении Сибирской магистрали не выходили за пределы экономических и строго оборонительных государственных потребностей (что, собственно, находилось в соответствии с проводимым Александром III политическим курсом), а потому первоначальная трассировка этой линии нигде не переступала государственной границы. Однако восшествие на престол Николая II, благоприятно складывавшаяся геополитическая обстановка и последовавшие в конце 1895 года российско-китайские переговоры (с нашей стороны их возглавил С. Ю. Витте) привели к заключению в Москве 22 мая 1896 года секретного договора о военном союзе этих двух стран и постройке Китайской Восточной железной дороги (КВЖД). Причем подчеркивалось, что сооружение железнодорожной линии через Северо-Восточный Китай не может служить предлогом для захвата китайской территории и предпринимается в целях облегчения доступа российских войск в пункты, которые могут оказаться под угрозой захвата Японией [5, с. 18–19]. Постройка и эксплуатация дороги были по-

ручены акционерному обществу, учрежденному Русско-Китайским банком, но осуществлялись под надзором и руководством русского правительства, принявшего на себя гарантию капиталов общества.

Не касаясь деталей сооружения КВЖД, отметим лишь, что 1 июля 1903 года построенная дорога была передана в ведение эксплуатационного управления, а в октябре того же года строители завершили 25-километровый участок от китайско-русской границы до ст. Гродеково, соединивший КВЖД с сооруженной ранее веткой Никольск-Уссурийский — Гродеково. 30 ноября 1903 года через трёхкилометровый тоннель под Большим Хинганом прошёл первый поезд [6, с. 80]. Таким образом, российский Дальний Восток впервые в своей истории получил прямое железнодорожное сообщение с центром страны. С нашей точки зрения, постройка этой дороги в те годы имела *следующие основные последствия для пограничного региона*:

Положительные:

- ✓ сокращение пути из Приморья до центра страны почти на 550 км по сравнению с первоначальным вариантом прохождения трассы железной дороги вдоль русел Шилки и Амура по российской территории [4, с. 47];

- ✓ расширение внешнеторговых связей с Китаем.

Отрицательные:

- ✓ замедление экономического развития Приамурья из-за отказа от постройки Амурской железной дороги;

- ✓ меньшая надёжность железнодорожного сообщения через соседнее государство в сравнении с прокладкой линии по собственной территории (оказался неучтённым тот факт, что Китай на рубеже веков вступил в полосу внутренней нестабильности).

Неудачная война 1904–1905 годов с Японией коренным образом изменила положение России на Дальнем Востоке и побудила озаботиться сооружением железнодорожного пути на собственной территории. Новые изыскания по поводу Амурской железной дороги, проведенные в 1906–1907 годах, были направлены на то, чтобы отодвинуть трассу от Шилки и Амура. Одной из причин стало половодье

1897 года на Шилке, которое показало, что необходимо поднять уровень линии. Кроме того, новая трассировка должна была учесть повышенные требования в отношении пропускной способности дороги.

Изыскательские работы велись под руководством инженеров Ф. Н. Дроздова и Е. Ю. Подруцкого в крайне тяжёлых условиях, морозы доходили до -58°C . В партии инженера Подруцкого 75% состава подверглось различным болезням, для некоторых участие в экспедиции закончилось трагически [4, с. 49–53]. Тем не менее задание оказалось полностью выполнено. Трассу разделили на четыре части, на территории Дальнего Востока находились восточный, средний и (частично) западный участки.

Строительство Западно-Амурской железной дороги (от станции Урюм в Забайкалье до станции Керак) длиной 636 км проводилось с 1909 года под руководством Е. Ю. Подруцкого и оказалось наиболее трудным. Работы проводились в малонаселённой местности (рабочую силу завозили из европейской части России), в тяжёлых геологических, гидрологических и климатических условиях; впервые пришлось встретиться со сплошной вечной мерзлотой. В 1910 году процесс сооружения пути прервали почти на год из-за волнений среди строителей по причине плохого снабжения и бытовых неурядиц. По предложению инженера А. В. Ливеровского подрядный способ ведения работ был заменен хозяйственным, что дало положительные результаты [7, с. 16]. В 1913 году реализацию проекта завершили, и Западно-Амурскую линию сдали во временную эксплуатацию.

От станции Керак в 1911 году была начата постройка Средне-Амурской железной дороги длиной 676 км, имевшей своим конечным пунктом станцию Дея (у реки Бурея) с ответвлением (108 км) на город Благовещенск. Во временную эксплуатацию этот участок сдан спустя четыре года.

В 1912 году А. В. Ливеровский приступил к сооружению последнего участка Великого Сибирского пути до Хабаровска — длиной 491 км. Однако начавшаяся 1 августа 1914 года Первая мировая война значительно осложнила доставку материалов, оборудования и продовольствия,

затруднила наём рабочих [7, с. 17]. В 1915 году с большими недоделками Восточно-Амурская железная дорога была, тем не менее, сдана во временную эксплуатацию, через реку Амур около Хабаровска организовали железнодорожные ледовую и паромную переправы.

В это же время вовсю велись работы по сооружению моста через Амур, на тот момент крупнейшего в Евразии, «восьмого чуда света». Автором проекта был профессор Московского инженерного училища Л. Д. Проскуряков, конструкцию эстакады через Бешеную протоку предложил будущий академик АН СССР Г. П. Передерий, а строительство возглавлял А. В. Ливеровский (в 1917 году он стал министром путей сообщения во временном правительстве А. Ф. Керенского).

В момент доставки элементов ферм для моста, изготовленных в Варшаве, один из пароходов, перевозивших их из Одессы во Владивосток, был потоплен немцами в Индийском океане, из-за чего пришлось вновь заказывать две мостовые фермы. Это задержало постройку, и только в октябре 1916 года по мосту прошёл первый поезд [7, с. 18]. Стало возможным сквозное движение через всю территорию России. В том же году линия Куэнга — Урюм — Керак — Дея — Хабаровск длиной около двух тысяч километров была принята МПС в постоянную эксплуатацию.

Таким образом, был завершён *первый этап* создания железнодорожной сети Дальнего Востока. *Сформировалась Транссибирская магистраль, которая представляла собой транспортный коридор, в основном имевший стратегическое значение.* Помимо углевозной Сучанской ветви к ней примыкали две технологические ветки: Рухлово (Сковородино) — Рейново и Бочкарёво (Белогорск) — Благовещенск, обеспечивавшие доставку стройматериалов и подвижного состава с пристаней Амура при сооружении магистралей, а также участок Никольск-Уссурийский — граница с Китаем. *Однако подавляющая часть Дальнего Востока оставалась без железнодорожной связи* (см. рис. 1 а).

II этап. Строительство линий народно-хозяйственного и оборонного значения; создание новых выходов к Тихому океану (1917/1929–1953 гг.)



В годы Гражданской войны и японо-американской интервенции железным дорогам на Дальнем Востоке был нанесён громадный ущерб. Достаточно сказать, что оказалось подорвано более 45% от общей длины мостов, в том числе крупнейший мост через Амур у Хабаровска, а также крупные мосты через реки Уссури, Бикин, Кия [8, с. 58].

После окончания Гражданской войны и вхождения Дальневосточной Республики (на территории которой находилась Амурская железная дорога) в состав РСФСР начались интенсивные восстановительные работы. Завершены они были зимой 1924–1925 годов, когда была восстановлена разрушенная часть Амурского моста. В марте 1925 года по Транссибу возобновилось сквозное движение поездов.

С конца 1920-х годов в развитии железнодорожной сети Дальнего Востока начинается новый этап. Одной из его особенностей стало интенсивное строительство линий народно-хозяйственного значения. Первым реализованным проектом по созданию объектов железнодорожной инфраструктуры после 1916 года стала постройка в 1929-м короткой, но имеющей большое значение для экономики Приморья ветки Надеждинская – Тавричанка (14 км), предназначенной для вывоза местных углей. Также для обеспечения потребности энергетики и транспорта в угле в 1936 году была построена 39-километровая линия Бурея – Райчиха (Райчихинск).

В 1933 году принята в постоянную эксплуатацию линия Манзовка (Сибирцево) – Платоновка протяжённостью 120 км. Она способствовала освоению районов, прилегающих к озеру Ханка, и развитию в них сельского хозяйства. Формирование Манзовского железнодорожного узла завершилось в 1940 году пуском в эксплуатацию дороги Манзовка – Варфоломеевка: линия длиной 106 км пролегла по территории богатой лесными и минерально-сырьевыми ресурсами Черниговского и Сысоевского районов и сыграла немалую роль в их хозяйственном освоении [8, с. 59].

Однако важнейшим проектом 1930-х годов, имевшим стратегическое значение, стало создание нового выхода к Тихому океану (бухте Находка). В 1933 году экспедицией технических изысканий желез-

ных дорог под руководством выдающегося советского инженера-проектировщика П. К. Татаринцева были произведены исследования на линии Кангауз – Сучан – Находка. До Татаринцева четыре экспедиции (первая была проведена ещё в 1892 году) вернулись ни с чем.

Анализируя опыт предыдущих экспедиций, Татаринцев пришёл к выводу, что все они базировались на неверных методах полевых изысканий; в первую очередь необходимо было найти самое низкое место («седло») Сихотэ-Алиня. В 1932 году именно он, взявший себе в проводники удэгейца Бизанку, и обнаружил эту свою цель – «седло», откуда открывался вид на перевал, и принял единственно верное решение по прохождению трассы [9, с. 324–325]. Уже в ноябре 1934 года по новой построенной дороге широкой колеи началось движение от Кангауза до Сучана, а на следующий год железнодорожники приступили к ликвидации Сучанской узкоколейки. Осенью участок Сучан (Партизанск) – Находка длиной 43 км был сдан в эксплуатацию. Помимо своего транзитного значения линия стала основой для формирования каркаса железнодорожной сети в этой части Приморья – в 1941 году к ней примкнули ветки Сучан – Сергеевка (37 км), обеспечивавшая перевозки леса и угля, а также Смоляниново – Дунай протяжённостью 57 км.

Тревожная обстановка на советском Дальнем Востоке сложилась после образования марионеточного государства Маньчжоу-Го, созданного японцами на территории Северо-Восточного Китая, и вооружённого конфликта у озера Хасан в июле-августе 1938 года. Ситуация привела к форсированию строительства линий, имеющих оборонно-стратегическое значение и ведущих от Транссибирской магистрали к границам СССР. Так, ветка Манзовка – Платоновка в 1941 году была на 31 км продлена до станции Турий Рог, ближе к Маньчжоу-Го, а к южным рубежам Приморья от ст. Барановский до ст. Гвоздево построена железнодорожная линия длиной 184 км, имевшая ветки к станциям Краскино и Посьет.

В Приамурье тоже проводились активные мобилизационные мероприятия. Построенные ещё во время сооружения

Транссиба железнодорожные подходы к Амуру в 1941 году были дополнены ветками Биробиджан — Ленинск (123 км) и Завитая — Поярково (87 км). Уникальным объектом стал семикилометровый тоннель под Амуром у Хабаровска, дублирующий стратегический Амурский мост и получивший известность у широкой общественности относительно недавно.

С обеспечением обороноспособности государства напрямую связан и вопрос строительства ещё одного выхода на Дальний Восток. Возникшая в XIX веке идея проведения Сибирской магистрали вдоль северной части озера Байкал сулила сокращение пути к тихоокеанскому берегу почти на 590 км. Однако после барометрической разведки местности, проведённой под руководством полковника Генерального штаба Н. А. Волошинова и инженера Л. И. Прохаско в районе Байкальского и Северо-Муйского хребтов, был сделан вывод о громадных трудностях и непомерных расходах при прокладке дороги. Тем не менее даже когда строительство Транссиба завершили, идея не была похоронена — в начале 1917 года опять появились предложения о сооружении новой магистрали.

Комплексное изучение территории в районе будущего БАМа по инициативе АН СССР началось весной 1931 года. Довольно быстро собрали данные о топографии местности, вечной мерзлоте, геологическом строении, климате, месторождениях полезных ископаемых от реки Вилюй до Тихого океана. Непростая политическая обстановка у восточных границ повлияла на то, что уже в апреле 1932 года вышло в свет постановление ЦК ВКП (б) и СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской магистрали» [10, с. 87-89].

На следующий год изыскания трассы и прокладка рокадных участков приняли форсированный характер. Для ускорения изыскательских работ было решено прибегнуть к аэрофотосъёмке — новому передовому методу, впервые опробованному при проектировании Турксиба. В ноябре 1937 года открылось рабочее движение по первому 180-километровому участку Байкало-Амурской магистрали — ст. БАМ — Тындинский, а осенью 41-го первый поезд прошёл по другой ветке — стро-

ящейся по проекту П. К. Татаринцева линии Известковая — Ургал длиной 339 км, открывшей доступ к Чегдомынскому угольному месторождению.

Но самое существенное значение для освоения Приамурья имела постройка железнодорожной линии Волочаевка — Комсомольск — Дзёмги протяжённостью 367 км, предназначением которой являлось не только соединение с БАМом, но и нормальное круглогодичное транспортное обслуживание громадной стройки — города Комсомольска-на-Амуре. Сразу после того, как сюда в 1938 году пришли рельсы, линия стала использоваться для подвозки грузов, хотя в постоянную эксплуатацию дорогу приняли только в 1940 году.

Что же касается самой Транссибирской магистрали, то 1930-е превратились для неё в годы коренной реконструкции. Ещё перед Первой мировой войной на участке Владивосток — Никольск-Уссурийский (Уссурийск) был сооружён второй путь, однако далее работы приостановили из-за политических событий в стране [8, с. 58]. В 1935 году Советский Союз был вынужден продать КВЖД властям Маньчжоу-Го, и вследствие этого транзитные перевозки по этой линии прекратились, восточная окраина нашего государства вновь оказалась связана с остальной территорией страны единственной нитью. Для обеспечения надлежащей пропускной способности Транссиба в предвоенные годы соорудили сплошные вторые пути от Уссурийска до станции Карымская в Забайкалье. В Приморье второй путь прошёл по глубоким обходам железнодорожных мостов через крупные реки Хор, Бикин, Уссури, Иман, сооружённым по стратегическим соображениям.

Как бы там ни было, к началу Великой Отечественной войны пропускная способность Транссиба в результате строительства вторых путей, развития станций, внедрения современных средств управления движением и ряда других мер увеличилась в несколько раз. Это сыграло свою роль в обеспечении воинских перевозок в военные годы. Однако одним из трагических последствий начала войны стало вынужденное решение о демонтаже уже построенных участков Байкало-Амурской маги-



страли и использовании их материалов в качестве стратегического резерва НКПС, а строительство линий Ургал — Комсомольск и Комсомольск — Советская Гавань было законсервировано.

Тем не менее в 1943 году после коренного перелома на фронтах Великой Отечественной войны Государственный комитет обороны СССР приказал возобновить в ускоренном режиме строительство линии Комсомольск — Советская Гавань, имеющей исключительное значение в случае войны с Японией [11]. Благодаря героическому труду строителей уже в июле 1945 года (за месяц до объявления СССР войны Японии) на трассе было открыто движение. Между городом Комсомольск и пристанью Пивань действовала железнодорожная паромная переправа через Амур, в зимнее время по льду реки укладывался рельсовый путь. В постоянную эксплуатацию линия длиной 446 км была сдана в 1947 году.

Разгром Японии в 1945 году и провозглашение 1 октября 1949 года Китайской Народной Республики изменили политическую обстановку на Дальнем Востоке. В обозримом будущем не просматривалось серьёзных угроз вблизи советско-китайской границы. В связи с этим задача строительства дублёра Транссиба отошла на второй план. Сооружение участка Ургал — Комсомольск-на-Амуре продолжалось, но медленными темпами. Более важным было признано восстановление участка Известковая (Кульдур) — Ургал, полностью завершённое в 1951 году. Приоритетным проектом стало также строительство приграничной линии Гвоздево — Хасан с выходом в КНДР (сооружение ветки было окончено в 1952 году, в разгар войны на Корейском полуострове).

В августе 1945 года после завершения войны с Японией под контроль Советского Союза перешёл Южный Сахалин. По решениям Крымской конференции трёх держав, опубликованным 11 февраля 1946 года, эта территория возвращалась нашей стране. В тот же день в системе МПС была организована Южно-Сахалинская железная дорога с управлением в городе Тоёхара (современный Южно-Сахалинск). В составе дороги оказались железнодорожные линии с шириной колеи 1067 мм, сооружённые японцами за сорок лет владе-

ния южной частью острова — всего около 800 километров.

Сообразно новой ситуации в первые послевоенные годы активно обсуждался вопрос о создании Транссахалинской магистрали, которая должна была связать станцию Победино (крайняя точка «японской» сети дорог) с городом Оха на севере острова, ещё в 1932 году соединённым железной дорогой широкой колеи с портом Москальво в Сахалинском заливе. Однако из соображений экономии проект был урезан, и дорога построена от Охи до района нефтедобычи в окрестностях посёлка Катангли. Сквозное движение по ней открыто к концу 1953 года. Несмотря на то что ширина колеи на этой линии составляла 750 мм, некоторые ее участки заранее учитывали возможный перевод на широкую колею [12, с. 6-7].

Это было связано с начавшимся в конце 1940-х секретным строительством железнодорожной линии, которая по замыслу И. В. Сталина должна была стать продолжением БАМа и соединить остров Сахалин с материком. Начальной ее точкой была принята станция Селихин на железной дороге Комсомольск — Советская Гавань. Далее в районе мыса Лазарев магистрали предстояло пересечь по тоннелю пролив Невельского и устремиться на юго-запад, где у посёлка Ныш предусматривалось строительство узловой станции на линии Оха — Ноглики — Победино.

К 1953 году было уложено немногим более ста километров путей; одновременно строители приступили к сооружению тоннеля под проливом. Однако сразу же после смерти Сталина этот проект закрыли (как и другие стройки, осуществляемые Главным управлением лагерей железнодорожного строительства, которое вскоре было ликвидировано). Построенный к этому времени участок Селихин — Чёрный Мыс стал использоваться как лесовозная линия. На этом масштабное железнодорожное строительство на Дальнем Востоке *прекратилось на восемнадцать лет*.

Таким образом, по сути, завершился *второй этап* создания железнодорожной сети Дальнего Востока, которая приобрела ярко выраженную «древовидную» конфигурацию. Вопрос полного дублирования стратегического коридора Транссибирской

магистрали по-прежнему оставался открытым, однако *основной ход Транссиба был дополнен магистральными ответвлениями — на Находку и Советскую Гавань, а также множеством тупиковых веток, имеющих как народно-хозяйственное, так и оборонное значение* (см. рис. 1 б).

III этап. Создание дублёра Транссибирской магистрали; обеспечение связи железных дорог Сахалина с материком (1953/1971-1989 гг.)

Военно-стратегические соображения, связанные с геополитической обстановкой на Дальнем Востоке, не были единственной причиной начала новых работ на БАМе. Экономисты рассматривали строительство железной дороги как важнейший элемент комплексного освоения производительных сил на прилегающей территории, основой которого должна была стать горнодобывающая промышленность, и обосновывали необходимость создания в зоне магистрали девяти территориально-производственных комплексов (ТПК).

Отправной точкой стал 1967 год, когда было принято правительственное постановление «Об усилении изысканий БАМа». Проектировочные работы фактически пришлось проводить заново — как из-за уточнения по сравнению с 1930-ми годами природных условий на маршруте трассы (в том числе повышенной сейсмической опасности), так и изменения технических условий эксплуатации — паровозная тяга уже ушла в прошлое [11].

Ещё до открытия масштабных строительных работ в 1972 году началось восстановление участка ст. БАМ — Тындинский. Официальным же началом стройки считается 8 июля 1974 года, когда появилось постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 561 «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали». К этому времени к стратегическим и экономическим аргументам в пользу магистрали добавились опасения, что из-за увеличившихся объёмов перевозок пропускная способность Транссиба в обозримом будущем окажется недостаточной.

Первой в постоянную эксплуатацию была сдана меридиональная ветвь БАМа протяжённостью 399 км — так называемый «Малый БАМ» (участок Бамовская — Тында открыт в 1977 году, а Тында — Беркалит,

открывший доступ к Нерюнгринскому угольному месторождению, — два года спустя). Уже в 1980 году в составе МПС СССР была образована Байкало-Амурская железная дорога с управлением в Тынде, на долгие годы ставшей «столицей» магистрали. В это же время замкнулось восточное кольцо БАМа, участки которого Комсомольск — Постышево и Постышево — Ургал сданы в постоянную эксплуатацию соответственно в 1980 и 1982 годах. Однако полноценный широтный ход на территории Дальнего Востока появился только в 1989 году, когда был подписан акт государственной комиссии о приёмке последних участков БАМа и началось сквозное движение поездов.

На «материковой» части российского Дальнего Востока помимо постройки Байкало-Амурской магистрали заслуживают упоминания такие осуществлённые проекты нового железнодорожного строительства: создание подходов к порту Восточный в заливе Находка (1974 г.), продление ветки Сибирцево — Варфоломеевка до станции Новочугуевка (1972 г.). Отметим кроме того, что, несмотря на создание нового дублирующего транспортного коридора, не снимались с повестки дня и вопросы усиления пропускной способности самой Транссибирской магистрали. Ещё в 1960-е годы были электрифицированы участок Владивосток — Уссурийск и линия Угольная — Находка, а к 1988 году на территории Дальнего Востока к западу от Хабаровска весь Транссиб работал на электрической тяге.

Параллельно со строительством БАМа и усилением Транссиба решалась и другая важнейшая для Дальнего Востока проблема — обеспечение надёжной связи о. Сахалин с материком. Возобновление строительства тоннеля под проливом Невельского было признано нецелесообразным, и ставку сделали на организацию железнодорожного паромного сообщения, которое открыто между портами Ванино и Холмск в 1973 году. Через два года заработал мостовой переход у Комсомольска-на-Амуре, заменивший паромно-ледовую переправу через Амур (она действовала тридцать лет). Таким образом, железные дороги юга Сахалина получили круглогодичный выход на Транссибирскую магистраль.



На самом острове в 1970-е годы происходило формирование Транссахалинской магистрали. После постройки соединительной линии Ильинск — Арсентьевка, давшей выход от порта Холмск на основную железнодорожную ветку острова Корсаков — Южно-Сахалинск — Победино, началось поэтапное удлинение трассы на север. В 1975 году железная дорога пришла на ст. Ныш, а в 1978-м — в Ноглики (всего было построено 270 км пути). В Ногликах организована перевалка грузов на принадлежащую «Сахалинморнефтегазу» узкоколейную дорогу Оха — Катангли.

Следующей стадией формирования Транссахалинской магистрали в соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 958 от 19 августа 1987 года должна была стать реконструкция участков Ноглики — Оха и Оха — Москальво на единую ширину колеи 1067 мм [12, с. 9]. Однако из-за смены приоритетов в 1990-е годы этот проект канул в Лету.

Итак, к концу 1980-х был завершён *третий этап* формирования железнодорожной сети Дальнего Востока, конфигурация которой благодаря *сооружению второго широтного магистрального хода (БАМа)* и меридиональных соединительных линий между Транссибом и БАМом приобрела отчётливый вид *ортогональной решётки* (см. рис. 1 в). С появлением Байкало-Амурской магистрали стал возможен альтернативный выход к Тихому океану. В значительной степени (хотя и не полностью) была решена проблема транспортной интеграции Сахалина и континентальной части страны.

IV этап. Строительство Амуро-Якутской магистрали и формирование сети железнодорожных линий в зоне БАМа (1990–2020 [?] гг.)

Распад единого государства и системный кризис, охвативший все отрасли российской экономики в 1991–1999 годах, свёл к минимуму ввод в эксплуатацию новых железных дорог; более того, начался процесс сокращения протяжённости отечественной железнодорожной сети, продолжающийся по сей день. Однако даже в эти тяжелейшие годы продолжалась реализация одного из главных инфраструктурных проектов — строительство Амуро-Якутской магистрали (АЯМ).

Сооружение этой дороги, которой надлежит стать основным меридиональным железнодорожным ходом на территории Дальнего Востока, началось в 1985 году, вскоре после окончания строительства «Малого БАМа» и продления его до города Нерюнгри. Несмотря на то что из-за отсутствия бюджетного финансирования в 1991 году стройка была остановлена, уже два года спустя работы возобновились, а в 1997 году открылось рабочее движение на участке Нерюнгри — Алдан — Томмот. Во временную эксплуатацию участок принят в 2004 году, а через два года линия длиной 356 км была официально исключена из списка строящихся. Дорога находится в собственности ОАО АК «Железные дороги Якутии».

С 2005 года активно ведется строительство 373-километрового участка Томмот — Кердём, рабочее движение по которому открыто в назначенные сроки — в сентябре 2010 года, а в настоящее время завершаются работы на участке Кердём — Нижний Бестях (77 км). В посёлке Нижний Бестях, расположенном напротив Якутска на правом берегу Лены, предусмотрено создание крупной промышленной зоны. Однако по ряду причин до сих пор под вопросом остаётся строительство железнодорожного мостового перехода через Лену, без которого Амуро-Якутская магистраль не сможет выйти к Якутскому речному порту и выполнить одну из своих стратегических функций — изменить схему транспортного обеспечения арктических регионов северо-востока России. Тем не менее в любом случае АЯМ создаст дополнительные производства, решающим образом улучшит обслуживание центральных районов Якутии, а также позволит освоить новые месторождения природных ресурсов, к которым уже проектируются подъездные пути.

С освоением богатейших залежей каменного угля, руд железа и цветных металлов, как мы указывали выше, был связан и приоритетный проект Байкало-Амурской магистрали. Однако вплоть до последних лет его реальное значение ограничивалось исключительно стратегическими функциями. Более того, с конца 1980-х стали модными утверждения о «ненужности» БАМа (как, впрочем, и атомной энергетики, освоения Крайнего Севера и т. д.). «Педагогические»

рассуждения о бесполезности постройки БАМа встречены нами даже в одном из школьных учебников ельцинских времён. Действительно, с начала 1990-х годов объёмы движения по магистрали резко сократились — в условиях обвального падения грузопотоков было целесообразным сконцентрировать транзитные перевозки на Транссибе, обладающем лучшей технической вооружённостью. Что же касается строительства в зоне БАМа территориально-производственных комплексов (ТПК), которым надлежало обеспечить его грузовой, то фактически к концу 1980-х успели создать только один из них — в районе Нерюнгринского угольного месторождения. В девяностые же годы отечественный капитал не стремился вкладывать инвестиции в промышленное производство, в том числе и в освоение природных ресурсов. И можно утверждать, что причина невосребованности БАМа заключалась в процветавшей тогда «виртуальной» рыночной экономике, которая не позволяла обеспечивать развитие производительных сил страны.

С начала XXI века рост внимания к реальному сектору экономики вызвал к жизни ряд проектов по освоению зоны БАМа, в том числе на Дальнем Востоке. В мае 2010 года заработал Олёкминский ГОК, расположенный вблизи одноимённой станции. Немалое значение для экономики имеет и Эльгинское каменноугольное месторождение. Строительство железнодорожной линии к нему началось в 2001 году от развезда Улак силами МПС России, однако вскоре прервалось. В 2007 году для освоения месторождения был найден инвестор — металлургическая компания «Мечел», которая на следующий год возобновила постройку линии длиной 313 км. На стадии проектирования находится ветка Икабьекан — Тарыннахское железорудное месторождение длиной 189 км.

Однако «Генеральная схема развития железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» на период до 2015 и 2020 гг.» предусматривает на Дальнем Востоке не только строительство линий в зоне БАМа, но и создание новых веток в южной части региона — в районе Транссибирской магистрали. Приоритетным является освоение Гаринского железорудного месторождения, куда пред-

полагается проведение железнодорожной линии от ст. Шимановская длиной 148 км.

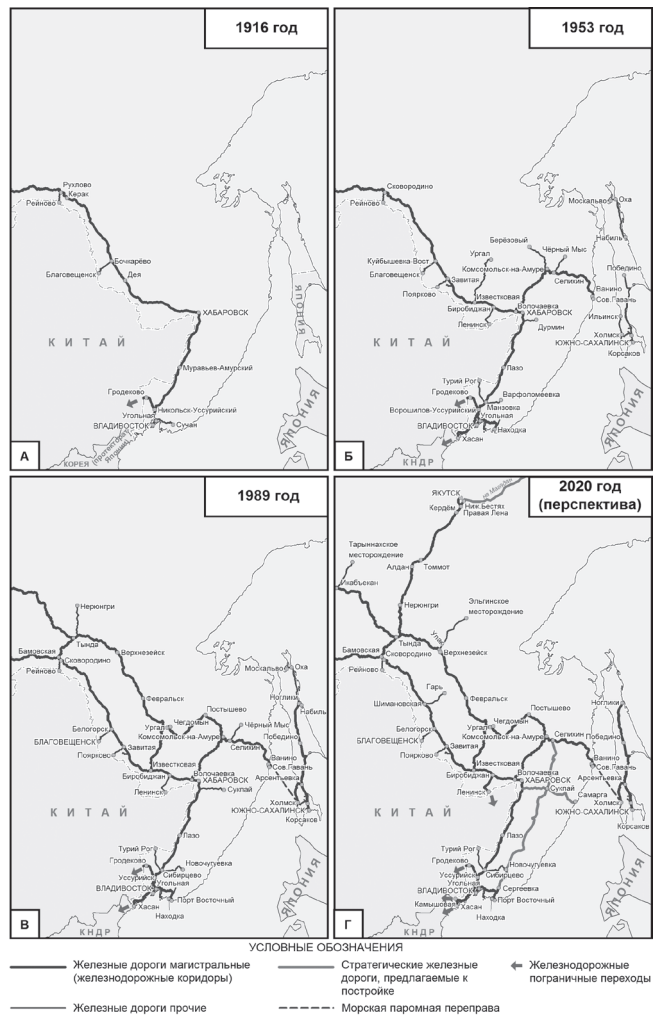
Стоит на повестке дня и организация новых выходов к границам Китая для обеспечения растущих внешнеторговых перевозок. Ещё в 2000 году ОАО «Золотое звено» в рамках создания железнодорожного пограничного перехода Камышовая — Хуньчунь завершило строительство линии Махалино (Пост 207 км) — Камышовая — граница с Китаем длиной 20 км. Но в силу ряда причин (неверная тарифная политика и др.) она фактически осталась не востребованной. После банкротства «Золотого звена» линия перешла под контроль ОАО «РЖД», в связи с чем возможно увеличение объёма перевозок по этой ветке. Сейчас на стадии проектирования находится железнодорожный мостовой переход через Амур в районе ст. Ленинск Еврейской АО, по которому планируется преимущественно перевозить на экспорт железорудный концентрат.

Реализация этих проектов в совокупности с возрастающим количеством грузов, следующих в порты Дальнего Востока из Сибирского федерального округа (прежде всего из Кузбасса), а также увеличением транзита потребует целого комплекса мероприятий по усилению широтных транспортных коридоров. Мощности Транссиба на территории Дальнего Востока (несмотря на проведённую в начале 2000-х электрификацию направления Уссурийск — Хабаровск, реконструкцию моста через Амур и ряд других мер) в настоящее время уже почти исчерпаны. Поэтому Байкало-Амурская магистраль должна приобрести полноценное транзитное значение. Для этого ведутся работы по модернизации инфраструктуры БАМа, в том числе восстанавливаются разобранные в 1990-е развезды. Ключевым звеном здесь является участок Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, где в районе станции Высокогорная ведётся строительство 25-километрового обхода Кузнецовского тоннеля, сооружённого в 1945 году по нормам военного времени и ныне ограничивающего движение на всей магистрали.

Скорее всего в ближайшей перспективе будет завершён *четвёртый этап* формирования железнодорожной сети Дальнего Востока. Впервые на территории региона создан меридиональный транспортный коридор — Амуро-Якутская магистраль. БАМ



Рис. 1. Железнодорожная сеть российского Дальнего Востока в годы завершения соответствующих этапов её формирования.



становится каркасом для строительства ряда *грузообразующих веток*. Сегодня Байкало-Амурская магистраль рассматривается уже как *равноправное с Транссибом направление* для обеспечения грузопотоков, формируемых в связях Сибири и других регионов с Дальним Востоком (рис. 1 г).

Подводя итоги, мы хотели бы отметить следующее. Для Дальнего Востока исключительная роль железных дорог заключается в том, что они помимо обеспечения насущных транспортных потребностей играют роль опорных коммуникаций, на которых реализуется стратегия освоения огромных малообжитых районов [13, с. 288]. Таким образом, магистральные линии помимо изначального стратегического назначения на определённом этапе своего развития приобретают роль плацдарма для нового

экономического наступления на громадные, пока ещё дремлющие природные ресурсы и порождают многочисленные ветви к периферийным территориям. Мы назвали это «структурообразующим значением» коридоров (Транссиба, БАМа, АЯМа). Данный процесс укладывается в рамки эволюционного подхода к изучению транспортных сетей, и он, безусловно, должен быть управляемым.

Известный российский экономико-географ С. А. Тархов отмечал, что при создании транспортной сети люди должны руководствоваться не только соображениями экономичности и, тем более, сиюминутной окупаемости, а думать о долговременной перспективе. Это отражено во многих трудах по экономике и географии транспорта [14, с. 43]. Однако, с нашей точки зрения, в настоящий момент при определении перспектив развития железнодорожной сети

на Дальнем Востоке недостаточно учитываются задачи стратегического характера.

Если задача строительства подъездных путей к месторождениям полезных ископаемых довольно успешно может быть решена (и решается) путём привлечения частного капитала, то создание опорных стратегических коридоров, без сомнения, должно оставаться за государством. К сожалению, несмотря на ряд принятых документов, железнодорожное строительство до сих пор не стало одним из приоритетов нашего государства. Так, до сего момента окончательно не решён вопрос о сооружении дублёра Транссиба на территории Приморского края. Линия Селихин – Сукпай – Новочугуевка – Сергеевка прочерчена на карте в стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года, но сроки реализации этого проекта в очередной раз сдвинуты.

Не внесён в число приоритетных и другой стратегический проект, тесно связанный с предыдущим – создание нового порта в районе бухты Самарга со строительством железнодорожной магистрали Кругликово – Сукпай – Самарга, которая улучшила бы координацию железных дорог Приморья. Не предусматривается в ближайшей перспективе и сооружение линии Нижний Бестях – Магадан, которая обеспечила бы круглогодичную связь с районами северо-востока страны.

Вместе с тем на реализацию таких проектов у России осталось не так много времени. Геополитическая обстановка в регионе очень проблемна. Сокращающееся население российского Дальнего Востока,

односторонняя экспортно-сырьевая направленность его экономики требуют исправления ситуации. Важнейшим средством для этого могут послужить как раз укрепление железнодорожной сети, строительство новых транспортных коридоров, что помимо стратегического значения неминуемо даст и мультиплицирующий эффект для экономики региона и жизненных интересов его населения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Международные отношения на Дальнем Востоке (1870–1945 гг.)/Под общ. ред. Е. М. Жукова. – М.: Госполитиздат, 1951.
2. РГИА. Ф. 394. Оп. 1. 1910. Д. 16. Л. 8.
3. РГВИА. Ф. 404. Оп. 2. Д. 348. Л. 63.
4. Западно-Амурская железная дорога в период ее созидания (1909–1913 гг.). – Чита, 1913.
5. Аблова Н. Е. История КВЖД и российской эмиграции в Китае (первая половина XX в.). – Минск: Изд-во Белорус. гос. ун-та, 1999.
6. Зензинов Н. А. Китайско-Восточная железная дорога//Железнодорожный транспорт. – 1990. – № 4.
7. Паталеев А. В. История строительства Великого Сибирского железнодорожного пути. – Хабаровск. – 1951.
8. Иванов А. П. К Тихому океану//Железнодорожный транспорт. – 1991. – № 5.
9. Лютин О., Колташова Н. Петр Константинович Татаринцев (1893–1982)//Полярная магистраль. – М.: Вече, 2007.
10. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза [в 3-х т.]. Т. 2: 1917–1945/Под общ. ред. В. Е. Павлова и М. М. Уздина. – СПб.: ПГУПС, 1997.
11. Карпова Е., Мироненко П. Долгая дорога//Коммерсант. Приложение (Хабаровск), 2009. – 25 июня.
12. Болашенко С. Д. Стальная магистраль Северного Сахалина. – Железнодорожный, – 2006.
13. Лapidус Б. М., Пехтерев Ф. С., Махлин Е. М. Регионалистика. – М., 2010.
14. Тархов С. А. Эволюционная морфология транспортных сетей. – Смоленск; Москва: Универсум, 2005.

FAR-EASTERN TRANSPORT CORRIDORS AS A STRUCTURE FORMATION FACTOR

Zaharenko, Igor A. – D.Sc. (Geography), professor at the department of cartography of Moscow State University of Geodesy and Cartography. Full member of Russian Geographical Society.

Chibriakov, Yaroslav Yu. – head of the sector of project release of the Institute of transport economics and development.

The authors review the history of development of railway network in the Russian Far Eastern region, outline the role of Trans-Siberian railway and Baikal – Amur railroad. They substantiate the necessity to consider strategic factors while designing future outlooks and the importance of construction of new transportation corridors.

Key words: transport corridors, railway network, Far East, Trans-Siberian railway, Baikal – Amur railroad, history, outlooks.

Координаты авторов (contact information): Захаренко И. А. – orient_zaharenko@rambler.ru, Чибряков Я. Ю. – yachibryakov@yandex.ru.

