

5. ЦДНИ КК. Ф. 493. Оп. 1. Д. 8. Л. 16.
6. ЦДНИ КК. Ф. 12. Оп. 1. Д. 54. Л. 34–35.
7. ЦДНИ КК. Ф. 1415. Оп. 1. Д. 8. Л. 20.
8. ЦДНИ КК. Ф. 12. Оп. 1. Д. 54. Л. 17–20.

© И. М. Федина.

УДК 908(470)

ВЕЛИКИЙ СТАЛИНСКИЙ ПУТЬ – ТРАНСПОЛЯРНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

В. А. Калинин
Газпромнефть Научно-технический центр,
г. Санкт-Петербург, Россия

STALINIST GREAT WAY – TRANSPOLAR RAILROADS

V. A. Kalinin
Gazpromneft Scientific and Technical Center, Saint-Petersburg, Russia

Summary. This article investigates the reasons for starting and stopping the construction of the railway Transpolar. The track was built in the years 1947–1953 on the orders of Stalin. Chief Controller of construction was Beria.

Key words: GULAG; NKVD; Transpolar railway; prisoners; the Northern Sea Route; camps.

Одной из «полузабытых» отечественными и зарубежными исследователями тем остаётся история строительства и ликвидации Трансполярной железной дороги (1947–1953 гг). Протянувшаяся (на карте) от станции Чум (то есть фактически от г. Воркуты) на восток, до Игарки, эта магистраль должна была стать ключевой транспортной артерией полярного севера СССР, круглогодичным дублёром Северного морского пути. Сметная стоимость железной дороги, вместе с портом, судоремонтными мастерскими и посёлком в районе Игарки составляла 7 миллиардов 200 миллионов рублей [3, с. 789].

Приступить к освоению самых труднодоступных территорий Крайнего Севера руководство СССР смогло только после окончания Второй мировой войны. Страна лежала в руинах, но создание новой социальной реальности не могло быть отложено на потом.

26 декабря 1946 года в кабинете И. В. Сталина обсуждался вопрос о строительстве железнодорожной магистрали от Воркуты на восток, до посёлка Мыс Каменный на берегу Обской губы, где планировалось возвести морской порт. На совещании было принято принципиальное решение о начале грандиозного проекта. Наблюдение за выполнением Постановления Совета Министров СССР о строительстве железнодорожной линии было возложено на заместителя председателя Совета Министров СССР Л. П. Берия [8, с. 300].

Для производства работ по возведению магистрали организовывалось Северное управление лагерей железнодорожного строительства МВД с условным наименованием «Строительство № 501». Соединить порт за Полярным кругом с промышленными районами СССР планировалось ради решения народнохозяйственных задач [11, с. 4].

Старт возведения магистрали был стремительным. Уже 27 июня 1947 года руководство МВД доложило И. В. Сталину и Л. П. Берии о первых результатах: «Фактически строительные работы на головном участке начаты с 15 мая с. г. На 24 июня ... уложено 13 км главного пути. Ведутся работы по дальнейшей кладке шпал и рельсов с тем, чтобы в 1947 году, безусловно, выполнить постановленные обязательства...». На строительстве в это время находилось 8 тысяч человек [5, с. 552–553].

В 1949 году было решено изменить направление трассы. Теперь она должна была протянуться через Салехард к Игарке, начиналась новая, ещё более масштабная эпопея.

5 февраля 1949 года постановлением Совмина СССР № 364-135сс от 29 января было объявлено о строительстве железной дороги Чум – Салехард – Игарка. В составе Северного управления ГУЛЖДС были организованы два лагеря: Обский ИТЛ (Строительство № 501) с дислокацией в Салехарде и Енисейский ИТЛ (Строительство № 503) «в районе переправы через реку Енисей».

За 1949 год было освоено капиталовложений на 809 млн рублей. При задании в 130 км было уложено 132 км главного железнодорожного пути, сооружена ледовая железнодорожная переправа через реку Обь от станции Лабитнанги до города Салехарда, длиной в 7 километров. На 1950 год было намечено уложить 400 км железнодорожного пути, в том числе 250 км в направлении от Салехарда на Игарку. Планировалось приступить к строительству мостовых переходов через реки Надым, Пур и Таз [1, л. 341–342].

Строительствам № 501 и 503 в МВД придавалось приоритетное значение. Об этом говорит тот факт, что в докладной записке министра С. Н. Круглова на имя заместителя председателя правительства Л. П. Берия о выполнении плана капитальных работ от 17.01. 1950 года, именно отчёт по магистрали от Оби до Енисея был поставлен на первое место. Только после них рапортовалось о делах на магистралях Наушки – Улан-Батор, Северо-Печорской и Байкало-Амурской [2, л. 10–11].

1950 год стал периодом наиболее интенсивных работ на Трансполярной дороге. В 1951–52 годах внимание руководства страны к стройке упало, а в 1953 году, наряду с другими масштабными проектами, возведение железнодорожной магистрали было остановлено.

21 марта 1953 года Л. П. Берия пишет в Совет Министров СССР письмо, в котором предлагает существенно изменить строительную программу 1953 года, выполняемую силами МВД СССР. В числе прочих объектов предлагалось прекратить строительство дороги Чум – Салехард – Игарка. Своё предложение о ликвидации ряда крупных строек Л. П. Берия мотивировал тем, что данные объекты требуют расхода значительного количества металла, строительных и других технических материалов, оборудования, а также рабочей силы [4, с. 789]. Согласно постановлению СМ СССР строительство железной дороги Салехард – Игарка было прекращено.

О скорости сворачивания стройки свидетельствовала спустя почти полсотни лет бывшая жительница станции Надым О. Н. Кочубей: «Стройка ликвидировалась, нам дали сутки на сборы. Подали поезд, и мы выехали сюда, в Салехард. Остались только связисты. Заключённых ещё раньше всех повывозили. День и ночь эти поезда ликвидировали все колонии. И вольнонаёмным всем давали сутки. На ликвидацию стройки дали неделю или две. Всё очень быстро» [6, с. 98].

К моменту ликвидации в эксплуатации находилось более 800 километров пути на всём протяжении линии Чум – Салехард – Игарка, из общей длины трассы в 1459 километров. На различных участках трассы находилось около 40 паровозов серии «З» и 16 паровозов серии «О», за МПС числилось 262 вагона, за ГУЛЖДС – 1354 [9, с. 34].

Экономист С. В. Славин в своей монографии, посвящённой транспортному освоению Крайнего Севера, утверждал: «...перевозка 1 т груза из европейской части СССР и с Урала в Норильск через Красноярск и далее рекой до Дудинки и по существующей железной дороге Дудинка – Норильск или при завозе через Мурманск и далее морем до Дудинки окажется в 2–3 раза дешевле, чем по проектируемой железной дороге через Салехард – Игарку» [7, с. 208].

В тоже время Крайний Север изобиловал природными ресурсами, и об этом было известно не только геологам, но и руководству страны. После принятия решения о закрытии Строительства 501 – 503, в сентябре 1953 года, на сибирском Севере, в районе посёлка Березово, был получен первый газоводяной фонтан. В шестидесятые годы началось активное освоение нефтяных и газовых месторождений Тюменского Севера. Многие исследователи сегодня считают, что железная дорога, если бы она была достроена, сняла бы часть проблем, была бы

экономически эффективна. Дорога позволила бы более интенсивно освоить месторождения в районах рек Пур и Таз.

Дискуссия о целесообразности продолжения строительства дороги началась практически сразу же после консервации основных объектов магистрали. 9–16 сентября 1957 года комиссия Ленинградского государственного проектно-изыскательского института (Ленгипротранс) произвела натурный осмотр железнодорожной линии, на протяжении 370 километров.

Как отмечал составитель «Докладной записки по натурному осмотру железнодорожной линии Салехард – Игарка», главный геолог экспедиции А. Н. Калинин, обследованные участки дороги находились в различном состоянии, в целом трасса была уже непригодна для эксплуатации. «Из-за происшедших деформаций земляного полотна и искусственных сооружений, является совершенно непригодным для пропуска даже облегчённых поездов» [12, с. 9].

Новая волна интереса к нереализованному потенциалу 501-й стройки поднялась в середине 60-х годов, тогда уже было доподлинно известно, что в полярных широтах между Обью и Енисеем сокрыты поистине несметные богатства, и в первую очередь – природный газ, а также нефть.

В архиве инженера Петра Татаринцева (бывшего руководителя Северной проектно-изыскательской экспедиции) хранится пять подробных, с экономическими выкладками и техническими обоснованиями, записок по обоснованию необходимости возобновления строительства железной дороги. Первая из записок датирована 1959 годом, последняя написана в 1980-х годах.

Призыв легендарного изыскателя П. Татаринцева не был услышан, с одной стороны его предложения содержали, мягко говоря, сомнительные с технической точки зрения идеи, например, реализацию сугубо архаичного проекта по строительству ледовой переправы через Обь. Главное же заключалось в другом – Министерство газовой промышленности СССР должно было любой ценой дать газ с Медвежьего (крупнейшего на тот момент месторождения Ямала) весной 1972 года. Справились на этот раз и без железной дороги, хотя часть грузов пришлось завозить авиацией, а после начала эксплуатации Медвежьего, весной 1972 года, острая необходимость в восстановлении участка Салехард – Надым отпала.

Сегодня мало чего осталось от воздвигнутого за период строительства. Вечная мерзлота выдавливала опоры мостов, горбатила их, ломала. Гнили от вечной сырости бараки, падали их крыши. То, что не сгнило, разбиралось на дрова и стройматериалы людьми.

Сегодняшнее состояние основных объектов «Стройки – 501» вызывает у историков и краеведов обоснованное опасение. По мнению автора двухтомной истории Ямала Вадима Гриценко, объекты 501-й стройки представляют собой значительную ценность, обладают определённым туристическим потенциалом. «В России осталось мало неразрушенных лагерей системы ГУЛАГа, здесь они в нескольких местах сохранились практически в первоначальном виде. Можно создать историко-культурный центр, музей под открытым небом, где сохранившиеся объекты стройки были бы доступны всем, кто интересуется историей нашей страны».

Сегодня, в связи с начавшимся строительством двух транспортных магистралей (автомобильной и железнодорожной) от Салехарда на восток в сторону Надыма, практически все объекты «Строительства – 501» находятся перед угрозой полного исчезновения.

Библиографический список

1. ГА РФ, Ф. Р-9401. Оп. 2. Д. 234. Л. 341–342.
2. ГА РФ, Ф. Р-5446, Оп. 80а, Д. 7595, Л. 10–11.
3. ГУЛАГ 1918–1960. – Москва. – 2002. – С. 789.
4. ГУЛАГ 1918–1960. – Москва. – 2002. – С. 789
5. История сталинского ГУЛАГа. – Т. 3. Экономика ГУЛАГа. – М., 2004. – С. 552–553.
6. Липатова Л. Ф. «И каждый раз навек прощайтесь...». Воспоминания О. Н. Кочубей // Северные просторы. – 2006. – № 1–2. – С. 98.
7. Славин С. В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. – М., 1961. – С. 208.
8. Сталинские стройки ГУЛАГа. 1930–1953. – Москва. – 2005. – С. 300.

9. Стройка № 503 (1947–1953) Документы. Материалы. Исследования. – Красноярск : Гротеск, 2000. – С. 34.
10. Стройка № 503 (1947–1953) Документы. Материалы. Исследования. – Красноярск : Гротеск, 2000. – С. 34.
11. Центральный музей железнодорожного транспорта г. С-Петербург // Архив инженера Татаринцева. Пояснительная записка от 1965 г. – С. 4.
12. Центральный музей железнодорожного транспорта г. С-Петербург // Архив инженера Татаринцева // Докладная записка по натурному осмотру железнодорожной линии Салехард – Игарка. – С. 9.

© В. А. Калинин.

УДК 332.1

ФАКТОРНЫЙ АНАЛИЗ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ УРБАНИЗИРОВАННЫХ ТЕРРИТОРИЙ

А. Д. Мурзин
Южный федеральный университет,
г. Ростов-на-Дону, Россия

THE FACTOR ANALYSIS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE URBAN AREAS

A. D. Murzin
Southern Federal University, Rostov-on-Don, Russia

Summary. The article is devoted to the problem of improvement the scientific approach to the factors analysis of the urban areas sustainable development. Each element of public, natural and economic system of urban areas in aspect of social, ecological and economic approach is studied in detail. The sequence of the social, ecological and economic environment analysis, and also management system of city complex development is offered.

Key words: the factor analysis; sustainable development; urban areas.

Введение

В настоящее время властью и обществом осознана насущная необходимость совершенствования науки и практики стратегического социально-экономического планирования комплексного развития территории городов.

В практике муниципального управления отдельных регионов используются элементы стратегического планирования. Однако имеющиеся планы социально-экономического развития обладают серьёзными недостатками, обусловленными слабостью существующего теоретического и методического обеспечения.

Концепции и программы комплексного социально-экономического развития городских территорий практически повсеместно не увязаны с аналогичными документами, как по горизонтали (уровень межмуниципальной кооперации), так и по управленческой вертикали (муниципалитет – регион – федеральный округ – федеральный центр).

В большинстве городов инфраструктура находится на низком уровне развития, наблюдается невысокая социальная активность, что обусловлено слабой подготовленностью населения и административно-управленческих кадров к деятельности в условиях рыночной экономики. Вместе с тем отдельные города весьма успешно решают социально-экономические проблемы, в том числе добиваются улучшения жизни населения за счёт высокого качества управления. Это относится в первую очередь к городам, которые располагают мощными источниками пополнения бюджета, имеют на своей территории экономические объекты разработки и реализации природных ресурсов, или крупные предприятия.

В современных условиях необходимо выработать новые подходы к управлению, нацеленные на расширение возможностей городов к самостоятельному развитию и повышению качества жизни населения. Одним из таких подходов является использование в практике городского управления стратегического планирования.