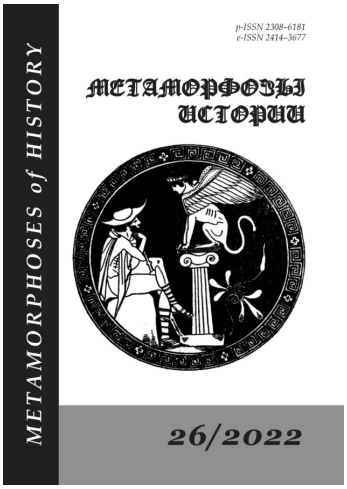

Метаморфозы истории 2013-2024

ISSN 2079-8784

URL - http://ras.jes.su

Все права защищены

Выпуск 26 Том . 2022

Проекты Северо-Сибирских стальных магистралей – перспективное транспортное взаимодействие ведущих экономик мира

Голубев Александр Анатольевич
профессор кафедры , Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I»
Петрозаводск, улица Древлянка, дом 20, квартира 12

Аннотация

Экономическое сотрудничество развитых мировых центров невозможно без целостной транспортной инфраструктуры. Через обширные территории России проходят наиболее выгодные для этого взаимодействия сухопутные транспортные коммуникации. С введением в эксплуатацию Транссибирской магистрали, в конце XIX века, начинается процесс развития новых, не задействованных ранее в мировой экономике территорий. За полтора века специалистами, политиками, предпринимателями и энтузиастами выдвинуто большое количество перспективных транспортных проектов, исследованы территории Приполярного Урала, Северной Сибири, Дальнего Востока, российского побережья Северного Ледовитого океана, русел сибирских рек, проложены тысячи километров коммуникаций. Логическим завершением этого процесса станет осуществление сетевого проекта развития отечественного железнодорожного транспорта, который увеличит пропускные возможности российского сегмента азиатско-европейского транспортного коридора.

Ключевые слова: транспорт, инфраструктура, железная дорога, мост, Арктика, Транссибирская магистраль, грузовые перевозки.

Дата публикации: 19.12.2022

Ссылка для цитирования:

Голубев А. А. Проекты Северо-Сибирских стальных магистралей – перспективное транспортное взаимодействие ведущих экономик мира // Метаморфозы истории – 2022. – Выпуск 26 [Электронный ресурс]. URL: https://history-metamorph.ru/S230861810023639-2-1 (дата обращения: 16.05.2024). DOI: 10.37490/S230861810023639-2

1 **Введение.** Начало возведения Транссибирской магистрали (Транссиб) в 1891 г. и Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) в 1897 г. заложило основу постоянной коммуникации между Китаем и промышленными центрами России. Развитие крупнейших экономик мира в конце XX – начале XXI веков, показало недостаточную пропускную способность этих транспортных путей.

2 На увеличивающийся грузооборот стальных магистралей Востока России и быстрое достижение его предела указывали специалисты уже в начале XX века. Работы по реконструкции Транссиба с ответвлениями ведутся более века, но несмотря на это магистраль является одной из самых загруженных в мире и работает на пределе своих возможностей. Разработано несколько вариантов увеличения грузопотока по железным дорогам Сибири и Дальнего Востока; 1. Увеличение количества магистральных путей, расширение и удлинение станций, электрификация всех магистралей, увеличение скорости поездов, реконструкция транспортных терминалов и разработка транспортных логистических систем; 2. Возведение дублера Транссиба севернее – от Приполярного Урала до Тихого океана. В настоящее время в России признается приоритетным первый вариант. На второй, Правительство обратило внимание только во втором десятилетии XXI века – с началом осуществления проекта Северный Широтный ход (СШХ).

3 **Начало проектирования Полярной магистрали.** Первые проекты Великого Северного железнодорожного пути (Трансполярной магистрали) от Приполярного Урала к Тихому океану с опорой на морские порты появляются практически одновременно с проектом Транссиба.

4 В последней трети XIX века сибирские купцы Михаил Константинович Сидоров (1823–1887) и Александр Михайлович Сибиряков (1849–1933) разрабатывали планы установления морского и железнодорожного сообщения между Европой и Сибирью. В 1869 г. М. К. Сидоров планирует построить узкоколейную железную дорогу от села Щугор на Печоре (Усть-Щугер) до зауральского села Ляпино (Саранпауль). Возведение магистрали началось в середине 1870-х гг. Однако, в 1876 г. строительство было остановлено решением губернских властей. В 1881 –1888 гг. А. М. Сибиряков достраивает тракт Щугор – Ляпино , получивший название «Сибиряковский»[1].

5 В 1890 г. проект транспортной связи Северной Америки с Евразией стальной магистралью выдвинул экс-губернатор штата Колорадо (США) Уильям Гилпин (1813 (1815, 1822)–1894), поддержанный железнодорожным магнатом (США) Эдвардом Генри Гарриманом (1848 – 1909). Было создано акционерное общество «Транс Аляска–Сибирь» (США), которое планировало инвестировать железнодорожные проекты в Восточной Сибири. В 1894 г. проект был представлен в России. Российское Правительство отказалось выделить земли под

строительство. В итоге акционерная компания обанкротилась.[2] В 1894 – 1906 гг. золотопромышленники строят в регионе узкоколейную железную дорогу Бодайбо – Васильевское , а весной 1899 г. пущена в строй железная дорога от Перми в Котлас[3].

6 Основательное изучение линии будущей железной дороги от Обдорска через Уральский хребет было проведено в 1900 г. Экспедиция из 12 специалистов: инженеров, техников, астронома, геолога, врача и вспомогательного персонала, под руководством инженера путей сообщения, действительного статского советника Петра Эрнестовича Гетте (на службе в МПС с 1859 по 1908 гг.), выбрала исходной точкой будущей магистрали Лабытнанги, планируя провести их до Белковской Губы. По результатам работы было сделано заключение о необходимости возведения дороги[4].

7 Экспедиция П. Э. Гетте отметила преимущества нового пути: провоз грузов железной дорогой (380 верст) не будет превышать 4 % протяжения между Западной Сибирью и европейскими портами. По всем судоходным рекам: Оби, Иртышу, Тоболу, Туре, Чулыму, Томи, вывозимое сырье будет следовать по течению. Грузы будут попадать на железнодорожные станции до закрытия навигации и доставляться заказчикам к началу зимы. Расчетное время доставки грузов от Оби до Лондона составляло 30 суток. Железная дорога могла вывозить до 60 млн. пудов грузов в год и ввозить до 3 млн. пудов. Проект не получил реализации из-за отсутствия средств в казне[5].

8 В 1909 г. в Ярославской газете «Голос» житель города Романова-Борисоглебска Григорий Виони предложил общественности обсудить создание коммерческого предприятия по возведению Рыбинск–Обдорской северной железной дороги[6]. Проектируемую железную дорогу от верхней Волги до Обдорска предполагалось строить на частные средства, т.к. линия проектировалась как доходная. В том же году проект железнодорожной сети связующей Мурманское побережье с промышленными центрами, с Северным Уралом и с Сибирью предложил архангелогородский крестьянин Михаил Павлович Некрасов[7].

9 В 1910 г. идею соединения Северной Сибири с Европейской транспортной сетью выдвинул исследователь полярных земель, живописец Арктики, писатель и общественный деятель Александр Алексеевич Борисов (1866–1934)[8]. В 1915 г. А. А. Борисов предлагает проект строительства Обь–Мурманской железной дороги через Котлас, с перспективным планом развития комбинированной железнодорожно-морской транспортной сети севера России и Сибири[9].

10 Предложения П. Э. Гетте, Г. Виони, М. П. Некрасова и А. А. Борисова обсуждались Министерством путей сообщения (МПС). Инженер В. Н. Вольтман предлагал построить железную дорогу от села Чемаши , на Оби, до Архангельска, а инженер Ю. И. Успенский – Обь – Котлас – Сорока с ответвлением от Котласа на Петроград . Конечным пунктом магистрали в Сибири должны были стать Салехард или пункт в 180 верстах к югу от Обдорска. В Особом

межведомственном совещании по выработке пятилетнего плана железнодорожного строительства МПС с 3 по 7 ноября 1916 г. проекты были обсуждены, но большинством голосов (28 против 24) их отклонили[10]. Совещание по выработке плана железнодорожного строительства на 1917–1922 гг. признало план строительства железной дороги Обь–Котлас приоритетным. Однако предложение не было реализовано[11].

11 **Реализация первых железнодорожных проектов в Арктической зоне СССР.** В 1918 г. А. А. Борисов, совместно с уполномоченными банка братьев Ганновег (Норвегия), представил в Совет Народных комиссаров (СНК) проекты сооружения железных дорог: Обь–Котлас–Сорока и Котлас–Званка[12]. Проект включал эти линии в действующую сеть железных дорог. В дальнейшем магистраль предлагалось продолжить на восток[13].

12 Зимой 1919 г. при обсуждении в СНК «Декрета о железнодорожной программе на 1919–1920 годы» СНК под председательством Владимира Ильича Ленина (1970–1924) было принято постановление о принятии концессии на Великий Северный железнодорожный путь. СНК утвердил направление дороги и общий план. Особой комиссии было поручено представить окончательный проект договора концессии. В. И. Ленин подготовил проект постановления СНК «О предоставлении концессии на Великий Северный железнодорожный путь[14]. В условиях разрухи, все перспективные проекты транспортного строительства, были отложены на неопределенный срок.

13 В 1928 г. А. А. Борисов и профессор В. М. Воблогой выступили с очередным предложением о строительстве железной дороги, соединяющей три океана[15]. Предлагалось построить трансконтинентальную магистраль от Советской Гавани через Хабаровск, Киренск, Енисей, устье Иртыша, Урал, Котлас на Сороку и Мурманск. А. А. Борисов опубликовал ряд статей с защитой проекта[16].

14 В ноябре 1931 г. в Москве состоялся первый пленум постоянного совещания по проблемам сооружения Великого Северного железнодорожного пути, в котором приняли участие представители задействованных Наркоматов, региональных органов власти и ученых. Под давлением представителей НКПС проект единой магистрали на севере Сибири был отвергнут. Перспективным признали только участок Тайшет–Усть-Кут. В этом же году Всесоюзная конференция по размещению производительных сил на Севере во второй пятилетке при Госплане СССР отказала в финансировании предлагаемого проекта[17].

15 Изыскательские работы в районе Полярного Урала возобновили в 1932 г. и проводили до 1942 г., под эгидой Народного комиссариата внутренних дел (НКВД), который направил на исследование проектируемой трассы 5 экспедиций. В годы Великой Отечественной войны начали строить линию Воркута – Салехард – Игарка – Норильск . В 1943–1944 гг. провели изыскания для изучения соединения Норильско-Дудинской линии с сетью европейской России. В 1943 г.

Желдорпроект Главного управления лагерей железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) НКВД произвел изыскания линии Воркута–Салехард[18].

16 Для укрепления обороны Арктического побережья страны было необходимо надежное сообщение с центральной частью. 4 февраля 1947 г. постановлением Совмина СССР № 298–104сс «О производстве проектно-изыскательских работ по выбору места для строительства порта, судоремонтного завода с поселком в районе Обской губы и железной дороги от Северо-Печорской магистрали до порта» было положено начало возведения в Арктической зоне ряда военно-стратегических объектов, в том числе и железной дороги (700 км)[19]. В феврале 1947 г. Министерство внутренних дел (МВД) организовало Северную объединенную проектно-изыскательскую экспедицию во главе с Петром Константиновичем Татаринцевым (1893–1982)[20]. 22 апреля 1947 г. Совет Министров СССР постановлением № 1255–331сс поручил строительство железной дороги ГУЛЖДС МВД. Руководил работами полковник Василий Арсентьевич Барабанов (1900–1964)[21].

17 2 августа 1947 г. был сдан в эксплуатацию мост через реку Воркута. Строительство железной дороги началось от станции Чум[22]. 3 декабря 1948 г. открылось движение от Чума до Лабытнанги (196 км) и был построен участок от ст. Обская в направлении к морскому порту (174 км)[23]. Постановлением Совета Министров СССР от 29 января 1949 г. № 384–135сс строительство железнодорожной линии на Мыс Каменный было остановлено и перенаправлено в район Игарка–Ермаково. Магистраль отклонили к северу и продлили через Дудинку до Норильска[24].

18 До 1952 г. строительные работы велись без утвержденного проекта. Только в октябре этого года Желдорпроект представил технический проект магистрали на утверждение в Госкомстрой. Трасса железной дороги прошла параллельно полярному кругу. Линия проектировалась однопутной с 28 станциями и 106 разъездами, с расчетной средней скоростью движения до 40 км/ч и пропускной способностью в 6 пар поездов в сутки. Ввод в эксплуатацию планировался в 1955 г.[25] В марте 1953 г. между Салехардом и Надымом пошел пассажирский поезд, к этому времени эксплуатировалось 850 км магистрали[26].

19 В начале 1950-х гг. идея построения нового порта в Арктике потеряла актуальность. 25 марта 1953 г. вышло постановление Совета Министров СССР № 395–383сс о полном прекращении всех работ и консервации строительства железной дороги от Салехарда до Игарки. Строительство из ведения МВД было передано в МПС. К началу 1954 г. было построено 870 км. магистрали[27]. В целях экономии стройку решили бросить, а не вывезенные материалы и оборудование уничтожить на месте[28].

20 В 1971–1972 гг. трест «Севергазстрой» восстановил участок железной дороги до станции Хетта (52 км). В августе 1975 г. первый железнодорожный состав прибыл на станцию Сургут. В 1979 году в эксплуатацию сдана линия

Сургут–Нижневартовск (216 км). В декабре 1980 г. рельсы уложили до Уренгоя. В 1986 г. Министерство транспортного строительства СССР ввело в строй железную дорогу на Ямбург (236 км).

21 **Заключение.** В начале XXI века определяющей стала экономическая составляющая транспортных проектов. 13 августа 2003 г. было создано ОАО «Ямальская железнодорожная компания», которая достраивает линии Обская–Салехард–Надым и Коротчаево–Игарка, а также строит железную дорогу Полуночная–Обская-2. В январе 2010 г. поезда дошли до Бованенково (525 км), а в феврале 2011 г. до Карской (572 км)[29].

22 В 2018 г. Правительство РФ инициировало процедуру концессии на возведение СШХ – железной дороги от Ямальского полуострова до действующей железнодорожной сети страны[30]. Проект предусматривает модернизацию существующих железнодорожных линий и строительство новых (498 км). Общая протяженность магистрали составит 2353,3 км[31].

23 У проекта Трансполярной магистрали есть несколько перспективных продолжений. В 2015–2019 гг. велись изыскательские работы по проекту комбинированного автомобильно-железнодорожного моста на Сахалин[32]. В 2017 г., на форуме Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), появилась была озвучена идея строительства моста между Сахалином и японским островом Хоккайдо[33]. Для мировой экономики, и, в первую очередь, для – японской, реализация этого проекта в комплексе с «Трансполярным» может стать основой устойчивого экономического роста.

24 Выгодное географическое положение является важнейшим фактором развития России. Через территорию страны проходит азиатско-европейский транспортный коридор. Возведенная в конце XIX века, Транссибирская магистраль создала первый всесезонный, сухопутный путь по нему. В XX веке был освоен Северный Морского путь – кратчайшая морская магистраль между Атлантическим и Тихим океанами в Северном полушарии. Увеличение грузооборота по российскому азиатско-европейскому транспортному коридору связано с совершенствованием и развитием маршрутов. Совершенной транспортной схемой в Сибири и на Дальнем Востоке является транспортная сеть трех широтных магистралей (Транссиб, СМП и Великий Северный путь), соединенных несколькими сухопутными и водными меридиальными путями.

Примечания:

1. *Ламин В. А.* Ключи к двум океанам. Хабаровск, 1981; *Липатова Л. Ф.* Дороги и судьбы. Салехард, 2016.

2. Берингова дорога: Трасса в будущее [Электронный ресурс]. Режим доступа: >>>> (accessed 17.08.2022).

3. *Гузенков С. В.* Бойдабинская железная дорога (1894–1917 гг.): Исторический очерк. Иркутск, 2001.

4. *Гетте П. Э.* Полярно-уральская железная дорога и Северный сибирский торговый путь. СПб., 1901.

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

6. *Виони Г.* К сооружению магистрали Рыбинск – Обдорской северной железной дороги // Голос. 1909. № 115.

7. *Голубев А. А.* Мурманская железная дорога История строительства (1894–1917 гг.). СПб., 2011. С. 57.

8. *Борисов А. А.* Великий Северовосточный морской путь; Великий речной путь из Сибири в Европу. СПб., 1910.

9. *Борисов А. А.* Обь-Мурманская железная дорога. Петроград, 1915.

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

11. >>>> >>>> // Летопись Севера. М., 1957. Вып. II. С. 188–205.

12. *Чуракова О. В.* «Великий северный путь» в проектах и мечтах художника Александра Борисова // Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России: Материалы межрегиональной Научно-практической конференции (г. Котлас, 6–7 апреля 2012 г.). Котлас, 2012. Вып. 5. С. 126–132.

13. >>>> . С. 108.

14. *Ленин В. И.* Полное собрание сочинений. Т. 37. М., 1969. С. 473.

15. *Чуракова О. В.* «Связать три океана». Проект строительства Обь-Мурманской железной дороги художника Александра Борисова // Мурман и Российская Арктика: прошлое, настоящее, будущее: материалы межрегиональной науч. конференции, 26–28 сентября 2016 г. Мурманск, 2016. С. 129–137.

16. *Воблогой В. М., Борисов А. А.* Великий Северный путь. Великий Устюг, 1929. С. 9–10.

17. *Елькин А. Ю.* Планы строительства железных дорог и их значение для экономического развития Русского севера (1918 – 1941 годы) // Северная железная дорога и развитие прилегающих территорий. Коноша, 2009. С. 52–58.

18. *Ламин В.* Секретный объект 503 // Наука в Сибири. 1990. № 3. С. 4–5.

19. Полярная магистраль / Под редакцией Т. Л. Пашковой. М., 2007.

20. Петр Константинович Татаринцев // Ямальский железнодорожник, 19.02.2019. № 1 (47). С. 6–7.

21. *Гриценко В.Н., Калинин В.* История «Мертвой дороги». Екатеринбург, 2010.

22. *Гольдберг Р. С.* 501-я. Тюмень, 2003.

23. *Побожий А. А.* Сквозь северную глушь: записки изыскателя. М., 1978.

24. *Пиманов А. С.* История строительства железной дороги «Чум-Салехард-Игарка» (1947-1955). Тюмень, 1998.

25. *Гриценко В. Н.* История Ямальского Севера в очерках и документах: В 2-х тт. Т. 2. Омск, 2004. С. 64-133.

26. *Ламин В.* Секретный объект 503 // Наука в Сибири. 1990. № 5. С. 6.

27. *Побожий А.* Мертвая дорога // Новый мир. 1964. № 8. С. 89–181.

28. Стройка № 503 (1947–1953): Документы. Материалы. Исследования. Вып. 1. Красноярск, 2000.; Стройка № 503 (1947–1953): Документы. Материалы. Исследования. Вып. 2. Красноярск, 2007.

29. Ямальская железнодорожная компания: хронология [Электронный ресурс]. Режим доступа: >>>> (accessed 13.08.2022).

30. Северный широтный ход – Что мы знаем о стройке века [Электронный ресурс]. Режим доступа: >>>> (accessed 10.04.2022).

31. *Голубев А. А.* Северный Широтный Ход – головной участок Трансполярной магистрали // Научные Горизонты. № 11 (15). Ч. 1. 2018. С. 77–81.

32. Кокорева М. Белозеров назвал возможные сроки строительства моста на Сахалин [Электронный ресурс]. Режим доступа: >>>> (accessed 30.10.2022).

33. Мост Сахалин – Хоккайдо построят в будущем, а на материк в 2035 году [Электронный ресурс]. Режим доступа: >>>> Sahalin-Hokkaydo/ (accessed 06.10.2022).

Библиография:

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

2. Стройка № 503 (1947–1953) Документы. Материалы. Исследования. Вып. 1. Красноярск, 2000.

3. Стройка № 503 (1947–1953) Документы. Материалы. Исследования. Вып. 2. Красноярск, 2007.

4. Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. Т. 3. Л., 1959.

5. Берингова дорога: Трасса в будущее [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.popmech.ru/technologies/ (accessed 17.08.2009).

6. Борисов А. А. Великий Северовосточный морской путь; Великий речной путь из Сибири в Европу. Санкт-Петербург, 1910.

7. Борисов А. А. Обь-Мурманская железная дорога. Петроград, 1915.

8. Виони Г. К сооружению магистрали Рыбинск – Обдорской северной железной дороги // Голос. 1909. № 115.

9. Воблогой В. М., Борисов А. А. Великий Северный путь. Великий Устюг, 1929.

10. Гетте П. Э. Полярно-уральская железная дорога и Северный сибирский торговый путь. СПб., 1901.

11. Голубев А. А. Мурманская железная дорога История строительства (1894–1917 гг.). СПб., 2011.

12. Голубев А. А. Северный Широтный Ход – головной участок Трансполярной магистрали // Научные Горизонты. № 11 (15). Ч. 1. 2018. С. 77–81.

13. Гольдберг Р. С. 501-я. Тюмень, 2003.

14. Гриценко В. Н. История Ямальского Севера в очерках и документах: В 2-х тт. Омск, 2004.

15. Гриценко В. Н., Калинин В. История «Мертвой дороги». Екатеринбург, 2010.

16. Гузенков С. В. Бойдабинская железная дорога (1894–1917 гг.): Исторический очерк. Иркутск, 2001.

17. Елькин А. Ю. Планы строительства железных дорог и их значение для экономического развития Русского севера (1918 – 1941 годы) // Северная железная дорога и развитие прилегающих территорий. Коноша, 2009. С. 52–58.

18. Кокорева М. Белозеров назвал возможные сроки строительства моста на Сахалин [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.rbc.ru/business/ (accessed 30.10.2019).

19. Ламин В. А. Ключи к двум океанам. Хабаровск, 1981.

20. Ламин В. Секретный объект 503 // Наука в Сибири. 1990. № 3. С. 4–5.

21. Ламин В. Секретный объект 503 // Наука в Сибири. 1990. № 5. С. 6–7.

22. Ленин В. И. Полное собрание сочинений. Т. 37. М., 1969.

23. Липатова Л. Ф. Дороги и судьбы. Салехард, 2016.

24. Мост Сахалин – Хоккайдо построят в будущем, а на материк в 2035 году [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://eadaily.com/Sahalin-Hokkaydo/ (accessed 06.11.2019).

25. Петр Константинович Татаринцев // Ямальский железнодорожник, 19.02.2019. № 1 (47). С. 6–7.

26. Пиманов А. С. История строительства железной дороги «Чум-Салехард-Игарка» (1947–1955). Тюмень, 1998.

27. Побожий А. А. Сквозь северную глушь: записки изыскателя. М, 1978.

28. Побожий А. Мертвая дорога // Новый мир. 1964. № 8. С. 89–181.

29. Полярная магистраль / Под редакцией Т. Л. Пашковой. М., 2007.

30. Северный широтный ход – Что мы знаем о стройке века [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://marafonec.livejournal.com/sshh/ (accessed 10.04.2019).

31. Славин С. В. К истории железнодорожного строительства на Севере в дореволюционной России // Летопись Севера: сборник. М, 1957. Вып. II. С. 188–205.

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

33. Чуракова О. В. «Великий северный путь» в проектах и мечтах художника Александра Борисова // Проблемы развития транспортной инфраструктуры Европейского Севера России: материалы межрегиональной Научно-практической конференции (г. Котлас, 6–7 апреля 2012 г.). Котлас, 2012. Вып. 5. С. 126–132.

34. Чуракова О. В. «Связать три океана». Проект строительства Обь-Мурманской железной дороги художника Александра Борисова // Мурман и Российская Арктика: прошлое, настоящее, будущее: материалы межрегиональной науч. конференции, 26–28 сентября 2016 г. Мурманск: МАГУ, 2016. С. 129–137.

35. Ямальская железнодорожная компания: хронология [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://yrw.ru/chronology/ (accessed 13.08.2018).

The Projects of the North Siberian Steel Highways as a Promising Transport Cooperation between the World's Leading Economies

Alexsandr Golubev
Professor of the Department of History, Philosophy, Political Science and Sociology, Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University
Petrozavodsk, Drevlyanka Street, house 20, apartment 12

Abstract

The Socio-economic development of the Russian Arctic is impossible without the creation of an integrated transport infrastructure of the region, including water: sea and river, land: road and rail, as well as aviation communications. For longer than a century and a half, specialists, politicians, entrepreneurs, and enthusiasts are trying to solve the problem. Dozens of future transportation projects are nominated. The vast territory of polar Urals, Northern Siberia, the Far East, the Russian coast of the Arctic Ocean, channels of the Siberian rivers are explored. Thousands of miles of communications are laid, but a single transport network of the Russian Arctic is still not created. The core of the transport infrastructure of the region can be the Transpolar railway, the all-season line-the link of the existing Trans-Siberian railway with branches, Siberian roads, the Northern Sea Route, navigable Siberian rivers and regional airports. The completion of this ambitious project will increase the capacity of the Russian segment of the Asia-European transport corridor, expand the socio-economic importance of the Russian Arctic, strengthening the strategic importance of Russia.

Keywords: transport, infrastructure, railway, bridge, Arctic, Trans-Siberian railway, freight transportation

Publication date: 19.12.2022

Citation link:

Golubev A. The Projects of the North Siberian Steel Highways as a Promising Transport Cooperation between the World's Leading Economies // Metamorphoses of History – 2022. – Issue 26 [Electronic resource]. URL: https://history-metamorph.ru/S230861810023639-2-1 (circulation date: 16.05.2024). DOI: 10.37490/S230861810023639-2

Код пользователя: 0; Дата выгрузки: 16.05.2024; URL - http://ras.jes.su/history-metamorph/s230861810023639-2-1 Все права защищены.