

УДК 327

## ИЗ ИСТОРИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

*Н.В. Савченко, студент ГПФ  
БрГУ, Братск*

*Сегодня очень велико значение Транссибирской магистрали, но мало кто знает, что по трудоемкости строительства и протяженности рельсового пути, по количеству инженерных сооружений и темпам проходки Транссиб не имел аналогов в железнодорожной отрасли.*

**Ключевые слова:** железнодорожное строительство, Сибирь, Дальний Восток, экономическое развитие.

Мысли о прокладке железной дороги через Сибирь к Тихому океану высказывались еще в середине прошлого века. В то время поездки на Дальний Восток занимали несколько месяцев. Было очевидно: без надежных путей сообщения невозможно управлять богатейшими районами империи. В письмах генерал-губернатора Восточной Сибири Муравьева-Амурского на имя императора доказывалась необходимость прокладки железных дорог на востоке России, поскольку дальнейшее экономическое развитие Сибири без этого станет невозможным.

Железнодорожное строительство в Сибири имело своих противников. Они пугали гнилыми болотами и дремучей тайгой, страшными холодами и невозможностью развивать сельское хозяйство. Они даже настоятельно требовали срочно провести медицинскую экспертизу для определения умственных способностей защитников идеи строительства железных дорог в Сибири. Исполняющий должность Тобольского губернатора А. Сологуб на запрос правительства о возможности и необходимости строительства магистрали в Сибири ответил, что в губернии с железными дорогами придут разного рода аферисты, скупщики и тому подобные, что между иностранцами и русскими купцами возгорится борьба, что народ будет разорен, а все выгоды достанутся иностранцам и проходимцам. И самое существенное: «Наблюдение за сохранением порядков в крае делается невозможным, и, в заключение, затруднится надзор за политическими ссыльными вследствие облегчения побегов».

Однако экономическая целесообразность склонила чашу весов в пользу строительства магистрали, так как скорейшее освоение Сибири, дававшей к тому времени казне почти треть дохода, представлялось крайне необходимым. К этому времени железнодорожное строительство широким фронтом велось в Центральной России. Железные дороги здесь достигли Оренбурга, строилась магистраль от Самары, через Уфу, к Златоусту и Миассу. Возникли реальные предпосылки для изыскания и проектирования железнодорожной магистрали в Сибири.

Для рассмотрения проектов по созданию великого сибирского пути была утверждена специальная комиссия Императорского технического общества. В ее работе активное участие принимали инженеры путей сообщения, сибирские губернаторы, правительственные чиновники. Оценивались многие технико-экономические проблемы будущего строительства, рассматривались десятки докладов и сотни ходатайств о необходимости прокладки железной дороги за Урал. Комиссия заново изучала все сведения об экономике Сибири, оценивала перспективы развития края и возможности переселенческого движения.

В правительство России обращались представители ряда крупнейших мировых железнодорожных фирм с предложениями своего содействия в строительстве Сибирской магистрали. Однако все зарубежные проекты были отклонены. Покровительство отечественной экономике, правительство шло навстречу интересам промышленников Юга России и Урала, которые не склонны были делить с кем-либо громадный государственный заказ, связанный с реализаци-

ей такого крупномасштабного железнодорожного проекта. Магистраль строилась исключительно российскими специалистами и рабочими, из российских материалов. В строительстве были задействованы крестьяне, казаки, солдаты, ссыльные, заключенные.

Транссибирская магистраль строилась одновременно с западного и восточного направлений. Еще уточнялась трасса средне-сибирского участка, изучались особенности больших мостовых переходов, а строители уже вели прокладку рельсовых путей от Урала до Тихого океана.

На магистрали было возведено 86 км мостов, пробит не один десяток тоннелей, построены вокзалы и депо. По трудоемкости строительства и протяженности рельсового пути, по количеству инженерных сооружений и темпам проходки Транссибирская магистраль не имела аналогов в мировом железнодорожном строительстве.

Возведение железной дороги по праву считалось событием мирового значения, а по своим последствиям для обширного ре-

гиона приравнялось к открытию Америки и сооружению Суэцкого канала.

Общая стоимость строительства магистрали составила 750-800 млн. рублей. Почти вся эта сумма была покрыта из бюджета, без выпуска специальных займов.

Таким образом, строительство Транссиба является величайшим достижением русского народа. С трудностями и радостями строители закончили работу, и сегодня по дороге провозятся до 100 млн. тонн груза в год. Благодаря сооружению магистрали были заселены безлюдные территории Сибири. Если бы не был построен Транссиб, то Россия могла утратить большинство своих северных территорий

#### *Литература*

1. Винокуров М.А. Из истории строительства Транссибирской магистрали // Иркут. истор.-экон. ежегодник: 2010. Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2010. С.54-65.

УДК 94 (470)

### **ПЕРЕСТРОЕЧНЫЕ ПРОЦЕССЫ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ РФ в 1990-е гг.**

*Е.А. Ахтамов, аспирант  
СФУ, Красноярск*

*В статье рассматриваются влияние реформирования системы государственного управления речной отраслью России на состояние и деятельность предприятий речной отрасли в 1990-е гг., особенности перехода предприятий речной отрасли к рыночным отношениям. Показано влияние реформ на деятельность Енисейского речного пароходства.*

**Ключевые слова:** внедрение рыночных принципов хозяйствования в 1990-е гг., реформирование системы управления речным транспортом, законы и постановления, задачи новых органов управления, Енисейское речное пароходство.

В 1991 г. с геополитической карты мира исчез Союз Советских Социалистических Республик – крупнейшее по площади государство в мире. На мировой арене Россия выступила в качестве правопреемницы Советского Союза. В изменившихся условиях

Россия оказалась перед комплексом политических и экономических проблем.

В 1990-е гг. развитие рыночной экономики, внедрение рыночных принципов хозяйствования на речном транспорте сопровождалось активным реформированием