

Давайте забабахаем мега-план железнодорожного строительства

Обратите внимание, насколько вяло и без огонька прошло обсуждение проекта Северо-Сибирской железнодорожной магистрали, доклад о которой потребовал составить президент России Владимир Путин до 1 марта 2024 года. Дежурные новости, несколько малосодержательных комментариев и все, больше интереса к теме не последовало.

Это, безусловно, имеет свои причины. Во-первых, усталость от многочисленных нереализованных обещаний. Много было всяких проектов, в том числе и железнодорожных, которые ни во что потом не оборачивались. Можно вспомнить «Белкомур» или многострадальную железную дорогу Курагино — Кызыл. Да что там говорить! Есть в России настоящая мертвая дорога. Нет, не та, брошенная после смерти Сталина. Это Чинейская железная дорога, проложенная к хребту Удокан с его огромными месторождениями всяких полезных ископаемых. По ней прошел лишь один поезд 26 сентября 2001 года, после чего дорога была брошена и разрушается. Поэтому, особого интереса к обсуждению темы не было даже у завязых любителей железнодорожного строительства.

Во-вторых, так и осталось неясно, что имеется в виду под Северо-Сибирской железной дорогой. Это старый советский проект? Это что-то новое? Говорили, что он соединит Транссиб с Северным морским путем. Но где и как? Это все так и осталось неясным. Могли бы этот вопрос как-то уточнить и нарисовать хотя бы приблизительную схему. Неконкретные предложения обсуждать тоже неинтересно.

Смотря на все эти потуги, мне вспоминается припев из знаменитой пародии Юлия Мартова, более известной как «меньшевистская Варшавянка»: «Медленным шагом // Робким зигзагом...». Вот все у нас так, этим самым робким зигзагом.

Положим у нас нет сейчас возможности что-то такое построить. Главным образом потому, что нет у нас правильной методики строительства длинных железных дорог в неосвоенной местности. Опыт первоначального строительства Транссибирской магистрали за сто лет почему-то не удосужились изучить, хотя в нем было немало поучительных моментов. Нет у нас и необходимого колонизационного инвентаря, например, узкоколейных железных дорог. Узкоколейки проложить проще и быстрее, они обеспечивают транспортную работу, обеспечивающую строительство основной магистрали. Маленькая дорога строит большую. Потом узкоколейку можно снять, переложить на новый участок. Также они могут обеспечивать первоначальное строительство рудников и предприятий, пока к ним не подведут подъездные пути стандартной колеи. Но у нас стало вредной традицией отвергать и осмеивать методы, с успехом использовавшиеся десятилетиями. Производство рельс и подвижного состава для узкоколейных железных дорог у нас, насколько можно судить, полностью ликвидировано. Могу ошибаться, ибо найти сведения о том, что у нас действительно производится очень трудно.

Если нет возможности построить, то можно хоть планы составить на сто лет вперед. Вот прямо как В.И. Ленин, который собрал инженеров и предложил им составить план электрификации всей страны. Его нимало не смущало, что страна вконец разорена войной, паровозы ездили на последней лопате угля и сырых дровах. Наше положение намного лучше, а по меркам разрухи 1920 года так вообще сказочно хорошее. Планами нам никто не мешает заниматься. Вот давайте и забабахаем мега-план, чтоб на зависть потомкам.

Технические средства сейчас позволяют заниматься прокладкой железных дорог, не выходя из кабинета, используя данные космического зондирования и компьютерного моделирования местности. Подвиги в духе инженера Александра Кошурникова, погибшего при изыскании трассы Нижнеудинск — Абакан, теперь излишни. Железным дорогам в первую очередь нужны удобные участки с минимальными уклонами, с большими радиусами кривых, без необходимости строить протяженные тоннели, с удобными подходами к рекам и так далее. Все это можно сейчас найти со спутника.

Поэтому сейчас можно распланировать железные дороги по всей Арктической зоне, Восточной Сибири и Дальнему Востоку со сравнительно малыми затратами. Потом, по необходимости, можно внести поправки в предварительный проект.



Остается только решить вопрос с основными направлениями. На мой взгляд, направлений может быть несколько. Первое: железная дорога вдоль южного побережья Баренцева моря. Она нужна для развития портов на этом побережье и освоения Полярного Урала. Второе: достройка направления Салехард — Игарка с оборудованием железнодорожного подхода к устью Енисея. Это тоже место, перспективное для крупных портов на Севморпути. Третье: Транстаймырская магистраль, по крайней мере до Хатанги, а лучше до устья Лены или до Тикси. Это перспективные районы нефтегазодобычи, а также освоения обширных пространств между Енисеем и Леной. Четвертое: Эвенкийская магистраль, от Якутска на запад на соединение с железными дорогами Западной Сибири. Пятое: магистраль от Якутска до устья Лены или Тикси. Эта дорога имеет важное стратегическое значение. Китай стал возить грузы по Севморпути, но не надо забывать, что Берингов пролив наполовину контролируется США. Шестое: магистраль от Якутска до Магадана. Седьмое: дороги от Магадана на Камчатку и на Чукотку. Восьмое: железная дорога от Хабаровска до Магадана вдоль побережья Охотского моря. Это будет опорная сеть железных дорог во всей северо-восточной части России и она полностью изменит экономику этой части страны.

Разве мы сейчас не можем разработать такой план?

Автор: Дмитрий Верхотуров © Babr24.com

ТРАНСПОРТ, ЭКОНОМИКА И БИЗНЕС, НАУКА И ТЕХНОЛОГИИ, РОССИЯ

👁 165154

26.10.2023, 03:47

👍 336

URL: <https://babr24.com/?IDE=252611>

Bytes: 5438 / 5326

Версия для печати

Скачать PDF

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- Телеграм

- ВКонтакте

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Дмитрий
Верхотуров.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krsyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

Календарь

Зеркала сайта