

УДК 656.4(571.5)(09)
ББК 39.291(253.5)г
DOI [10.17150/2308-2588.2016.17\(2\).363-378](https://doi.org/10.17150/2308-2588.2016.17(2).363-378)

Д. В. Скрипучий
*Байкальский государственный университет,
г. Иркутск, Российская Федерация*

ИСТОРИЯ УЗКОКОЛЕЙНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В БАЙКАЛЬСКОМ РЕГИОНЕ: ФАКТОРЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ (НЕ)ЖИЗНЕСПОСОБНОСТИ ОТРАСЛИ

Аннотация. Анализируются причины появления и закрытия узкоколейных железных дорог в Байкальском регионе. Представлена классификация дорог в зависимости от их значения для страны, региона и отдельного района. Установлены факторы, обеспечивавшие жизнеспособность отрасли. Сделан вывод о том, что железным дорогам с узкой колеей, начиная с 1960-х гг., было трудно, в том числе и экономически, конкурировать с более гибким и маневренным автомобильным грузовым транспортом.

Ключевые слова. Узкоколейная железная дорога, автомобильный транспорт, лесозаготовки, леспромхоз, затраты.

D. V. Skripuchiy
*Baikal State University,
Irkutsk, Russian Federation*

THE HISTORY OF NARROW-GAUGE RAILWAY TRANSPORT IN THE BAIKAL REGION: FACTORS OF ECONOMIC (IN)VIABILITY OF THE SECTOR

Abstract. The article analyzes the causes of genesis and termination of narrow-gauge railways in the Baikal region. The author introduces a classification of railways based on their importance for the country, region or district, determines the factors of viability of the sector, and

comes to the conclusion that since 1960s narrow-gauge railways could hardly compete with more flexible freight road transportation.

Keywords. Narrow-gauge railway, road transportation, logging, timber industry enterprise, costs.

В период правления Николая I в России шли дискуссии о выборе ширины колеи для железных дорог. Несмотря на то, что был выработан единый стандарт – 1524 мм, дороги с узкой колеей не перестали быть востребованными. Владельцы промыслов прокладывали и использовали их и как пути общего пользования, и как подъездные пути к своим производственным объектам. В первую четверть XX в., однако, узкоколейные железные дороги (далее – УЖД) практически не строились.

В СССР узкоколейное строительство не сразу обрело массовый характер. Только к концу 1930-х гг. были подтверждены преимущества применения УЖД в лесозаготовительной промышленности, а затем узкая колея привлекла внимание торфяной и горнорудной промышленности.

Поскольку большинство узкоколеек Байкальского региона (охватывающего Иркутскую и Читинскую области, а также Республику Бурятия), были лесовозными, степень их востребованности хорошо демонстрирует отраслевая статистика. За время Первой пятилетки в СССР было проложено 740 км лесовозных УЖД. К 1 января 1941 г. на балансе Наркомата лесной промышленности находилось уже 2790 км путей. В 1940 г. по всему СССР было вывезено 116,4 млн м³ древесины, в том числе по УЖД – 7,9 млн. К концу 1955 г. на вывозке леса насчитывалось 469 узкоколеек с протяженностью 15 700 км и средним расстоянием вывозки 18 км [1, с. 70, 71, 114]. Эти параметры обеспечивали 34,9 % совокупного объема вывозки.

Узкоколейная отрасль как феномен советской модели развития периферийных территорий ранее не

была предметом исторических исследований. Цель статьи состоит в том, чтобы обобщить опыт использования узкоколеек в Байкальском регионе. Проекты строительства УЖД можно условно разделить на три категории в зависимости от масштаба интересов: государственные, региональные и локальные. Из этой классификации вытекают причины их открытия и закрытия, факторы, обеспечивавшие жизнеспособность.

1. *Национальные.* Бои у реки Халхин-Гол выявили уязвимость путей сообщения на восточных рубежах СССР, что привело к строительству ряда важных дорог на территории Монголии. За короткий срок советские специалисты предоставили техническую документацию на магистраль Баян-Тумэн – Тамсагбульгин протяженностью 380,5 км с колеей 750 мм [4, с. 87]. Но этих мер было недостаточно для того, чтобы обезопасить границу в Читинской области, поэтому в 1940 г. ввели в эксплуатацию линию Харанор – Досатуй. После капитуляции Японии необходимость в узкоколейке отпала, и её в 1946 г. законсервировали на неопределенный срок. Затем к 1955 г. полностью реконструировали с продлением до Приаргунска, поскольку искался лучший вариант поставки углей для Приаргунской ТЭЦ, а также обосновывалось формирование на юго-востоке Забайкалья нового горнорудного комплекса¹. Множество ошибок при планировании грузооборота привели к тому, что узкоколейка не справлялась с работой [7, с. 164].

Узкоколейка Иркутского завода тяжелого машиностроения до 1941 г. ничем не отличалась от подъездных путей предприятий СССР. Но эвакуация промышленности на восток заставила ГКО придумать вариант быстрой транспортировки оборудования Старокраматорского машиностроительного завода с Иркутского

¹ Государственный архив Забайкальского края (ГАЗК). Ф. Р-604. Оп. 22. Д. 1. Л. 58.

вокзала на другой берег Ангары². После реэвакуации узкоколейку адаптировали к городским условиям, и она проработала до начала 2000-х гг.

Узкоколейки на золотоносных территориях соответствовали государственным устремлениям пополнить золотой запас страны. Изначально построенная на средства промышленников Бодайбинская УЖД со временем превратилась в ключевую коммуникацию для жителей района, однако не выдержала конкуренции с автомобильным транспортом и в 1967 г. была закрыта.

Другая УЖД, которую с 1934 г. проектировал трест «Комлотранстрой» от Холбона до современного Вершино-Дарасунского, находилась под опекой Наркомвоенмора, что является подтверждением её национальной значимости³. Однако данная узкоколейка не достигла первоначальных проектных параметров, потому что рельсы изъяли в начале Великой Отечественной войны.

Построенная в 1942 г. узкоколейная железная дорога рудника Холтосон Джидинского вольфрамомолибденового комбината внесла свой вклад в перевозку стратегического сырья. Добытый материал по УЖД отправляли на обогащение в Закаменск на расстояние до 12,5 км⁴. В каждом третьем произведенном в годы войны танке содержался вольфрам с комбината [2, с. 5].

Таким образом, министерства путей сообщения, цветных металлов и тяжелого машиностроения имели опыт эксплуатации узкоколеек.

2. *Региональные.* После войны потребности советской экономики в лесоматериалах резко возросли. Вос-

² Государственный архив новейшей истории Иркутской области (ГАНИИО). Ф. 127. Оп. 1. Д. 521. Л. 18.

³ ГАЗК. Ф. Р-983. Оп. 1. Д. 2. Л. 17.

⁴ Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ). Ф. Р-853. Оп. 1. Д. 184. Л. 23.

точная Сибирь медленно продвигалась к собственной деревообработке и рассматривалась Госпланом СССР в качестве сырьевой базы. Вопросы трелевки и транспортировки древесины к станциям Транссиба и сплавным рекам вытеснили на второй план нарастающую пространственную диспропорцию между лесозаготовками и лесопереработкой.

В Законе СССР «О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946–1950 гг.» от 18 марта 1946 г. предписывалось довести уровень механизации лесовывозки до 55 % [1, с. 105]. Именно курс на механизацию выступил катализатором к развертыванию строительства УЖД, которые позволяли решить проблему экономической отчетности для объединений. В 1950 г. по тресту «Востсиблес» механизированная вывозка составляла 73 % [9, с. 132]. На УЖД и автомобильные дороги приходилось по 25 % от всей механизированной транспортировки. В «Иркуттранлесе» вывозка по УЖД составляла 40 % от всей механизированной вывозки [8, с. 132].

В научном сообществе тему узкоколеек также не обходили стороной. Тогда писали, что в лесах южных горных районов УЖД не могут найти широкого применения, но в массивах бассейна Ангары этот вид транспорта в рамках «Тайшетлеса» должен стать основным [8, с. 132]. К тому же испытания УЖД демонстрировали их преимущества перед автомобильной вывозкой [6, с. 8].

В докладе академика В. Н. Образцова на конференции по развитию производительных сил Иркутской области 1947 года, посвященном транспорту Восточной Сибири, было обращено внимание на то, что стоит строить узкоколейки по мере разработки лесосек, хотя ученый говорил о приоритетности прокладки ширококолейных соединений к Транссибу⁵.

⁵ Вост.-Сиб. правда. 1947. 10 авг.

К узкоколейкам, которые вносили существенный вклад в наращивание производственных показателей регионов, можно отнести лесовозные УЖД с грузооборотом свыше 250 тыс. м³ в год. В ранг таких дорог попали три узкоколейки: Зиминская и Юртинская в Иркутской области, а также Хандагатайская в Бурятии. Они брали на себя повышенные обязательства, потому что вдоль их трасс располагались крупные ликвидные запасы древесины. Эти дороги вывезли в 1963 г. более 50 % грузов всех лесных УЖД в Байкальском регионе (2 млн м³), или около 5 % от всех дорожных цехов леспромхозов (далее – ЛПХ)⁶.

Кроме того, Хандагатайская УЖД виделась как элемент природоохранной политики, поскольку отказ от молевого сплава требовал наращивания лесозаготовок, а УЖД была готова принять на себя ответственность. В Бурятии в конце 1960-х гг. провели удлинение УЖД Хандагатайского ЛПХ в лесосеки Хоринского ЛПХ и других предприятий, работавших в бассейнах рек Она, Кудун и Уда [3, с. 131]. Кроме отказа от сплава это позволило в пункте выхода УЖД создать мощный высокомеханизированный нижний склад.

3. *Локальные.* Среди локальных УЖД выделим лесовозные дороги, которые были «местечковыми» проектами ЛПХ, рассчитанными на срок в 15–20 лет. Их прокладка зачастую осуществлялась сиюминутно, без должного проектно-документационного сопровождения. Например, трест «Ангарлесжелдострой» на протяжении 1954–1955 гг. срывал строительство узкоколеек, тяготевших к линии Тайшет – Лена⁷. Однако доступность делянок в начальный период разработки, «свежий» технический ресурс, рабочий энтузиазм и отсутствие твердой альтернативы скрыли «не видимые невооруженным взглядом» недостатки. С 1955 г. на то-

⁶ Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. Р-2783. Оп. 1. Д. 10. Л. 5.

⁷ Вост.-Сиб. правда. 1954. 19 нояб.

пографических картах Иркутской области стали отмечаться 3 УЖД в Нижнеудинском районе, по 2 УЖД в Тулунском и Чунском районах, по одной УЖД в Черемховском и Заларинском районах⁸.

Не воплощенный в жизнь замысел золотовозной УЖД от Холбона закончился тем, что узкоколейка проследовала до Арбагара, где шла угледобыча. Топливо поступало в печи Холбонской ЦЭС. Петровск-Забайкальский металлургический завод использовал залегавшие в 25 км от него железные руды Баляги, поэтому узкоколейка представлялась удобным способом доставки. Таким образом, две УЖД ввели в строй в силу удачного расположения источников сырья.

Железные дороги с узкой колеей согласно распространённому мнению поддерживали высокий уровень хозяйственного развития периферии (главным образом, лесных поселков), поскольку предполагалось, что любая стальная линия независимо от ширины колеи может эксплуатироваться только при условии надлежащего содержания. Однако эта гипотеза подтвердилась лишь отчасти. Узкоколейки кардинально не могли повлиять на развитие населенных пунктов, поскольку изначально воспринимались как временные.

Узкоколейное хозяйство столкнулось с однотипными проблемами. Причины ликвидации отрасли УЖД можно разбить на 2 блока.

1. *Объективные тенденции развития отдельных секторов экономики.* Ключевым фактором остановки лесовозных узкоколеек стоит признать внедрение автопоездов и совершенствование методов автодорожного строительства. Кроме того, истощение лесосек сделало невозможным дальнейшую эксплуатацию УЖД, хотя уже после закрытия большинства узкоколеек ученые представляли разные графики их эффективности, в которых приводились 3 параметра: равнинный ре-

⁸ ГАИО. Ф. Р-2775. Оп. 1. Д. 103а. Л. 1-145.

льфе, высокий грузооборот и большое расстояние вывозки [10, с. 21].

В 1962 г. еще сохранялись преимущества УЖД. Тогда в Байкальском регионе средний объем земляных работ на 1 км УЖД⁹ в лесу составлял 4000 м³, для автодорог — 5000 м. Норма балласта на 1 км для УЖД была 0,65 тыс. м³, а на автодорогу — 1 тыс. м³. Но этой информации недостаточно, чтобы говорить о выгодности прокладки УЖД. Поэтому рассмотрим два проекта, в которых экономическая основа сооружения УЖД представлена более развернуто.

Зиминский ЛПХ был объектом потенциального наращивания узкоколейного строительства во всех направлениях. В конце 1950-х гг. велись споры о том, каким транспортом осваивать Буринский массив, расположенный севернее Зимы. Общая стоимость объектов первой очереди строительства автомобильной дороги определялась в ценах 1950 г. в сумме 17,4 млн р., на весь период освоения насаждений — 41,64 млн р. Строительство УЖД в проектом задании определялось по первой очереди в 24,2 млн р., на весь срок использования — 59 млн р.¹⁰ В дальнейшем были сопоставлены эксплуатационные расходы по двум типам транспорта, и УЖД выглядела уже более перспективным проектом (табл. 1). В этом случае более высокие расходы на возведение УЖД нивелировались другими факторами, поэтому себестоимость перевозок по УЖД оказалась ниже, чем по автодороге. В силу перегруженности нижнего склада в Зиме массив Буринской дачи невозможно было ввести в эксплуатацию в ближайшие несколько лет после составления проекта. Поэтому пришлось строить автодорогу, которую переориентировали на другой склад в Карымск.

⁹ ГАИО. Ф. Р-2775. Оп. 1. Д. 134. Л. 179.

¹⁰ Там же. Д. 115а. Л. 111.

Таблица 1

Сравнение вариантов транспортного освоения
Буринского массива Зиминского ЛПХ

Показатель	УЖД	Автодорога с преобладанием ЗИЛ-151
Количество рабсилы, чел.	348	294
Основная зарплата на человека в год с прочими мелкими затратами в тыс. р.	11,1	12,1
Затраты на топливо и ГСМ в тыс. р.	1 010	1 998
Стоимость строительства 1 км усов в тыс. р.	20	16
Себестоимость вывозки 1 м ³ в к.	38	52

Источник: ГАИО. Ф. Р-2775. Оп. 1. Д. 115а. Л. 37-112.

Другим примером может служить растянувшееся почти на пять лет обсуждение вопроса о строительстве Баргузинской дороги от станции Мысовая ВСЖД до Усть-Баргузина. Проектное задание было разработано «Гипролестрансом» на основании поручений Бурятского СНХ от 30 декабря 1962 г.¹¹

Этот проект УЖД отличался преимуществами по всем приведенным показателям (табл. 2). Но Госплан РСФСР в апреле 1964 г. направил телеграмму об ускорении экспертизы проектного задания Баргузинской грузосборочной дороги заместителю председателя Госстроя РСФСР и начальнику Управления лесной промышленности и лесного хозяйства ВСНХ. 22 июля 1964 г. Совмин РСФСР утвердил постановлением № 898 проектное задание на строительство Баргузинской автодороги, разработанное «Гипролестрансом» и рассмотренное Госстроем РСФСР¹². Кроме ссылок на то, что расчеты были ошибочны, никаких других весомых аргументов в защиту автодороги не было предъявлено.

¹¹ ГАИО. Ф. Р-2783. Оп. 1. Д. 75. Л. 313.

¹² Там же. Д. 82. Л. 296.

Таблица 2

Сравнение вариантов транспортного освоения массивов, тяготеющих к берегу Байкала в Бурятии

Показатель	УЖД	Автодорога
Протяжение путей магистрали, станционных путей, км	217,2	214
Объем перевозок, тыс. т	810	747
Потребность в рабочих	502	715
Выработка на 1 работающего в день, м ³	7,1	6,1
Комплексная выработка на 1 работающего, м ³	1 917	1 641
Общие инвестиции, тыс. р.	12 940	13 285
Капвложения на 1 м ³ , р.	16,62	17,71
Затраты на строительство 1 км главного пути, тыс. р.	59,6	62
Себестоимость перевозки 1 м ³ , р.	2,74	3,5

Источник: ГАИО. Ф. Р-2783. Оп. 1. Д. 75. Л. 313–324.

Оба рассмотренных проекта подтверждают тот факт, что вопрос о выборе типа транспорта в лесосеке в 1960-е гг. еще не был окончательно решен. К тому же постоянное внесение изменений в расчеты демонстрирует сложность проектирования лесовозного транспорта. В то же время «Гипролестранс», будучи в 1960-х гг. сильной по кадровому потенциалу организацией, внимательнее относился ко всем факторам, влиявшим на сооружение дорог. Вероятно, что введенные в эксплуатацию до 1952 г. (создано отделение «Гипролестранс» в Иркутске) узкоколейки могли быть уже тогда заменены автодорогами.

Упомянем и другие обстоятельства, обострявшие положение УЖД. Рельсовый металлопрокат являлся дефицитным материалом в СССР [5, с. 99]. Рельсы типа Р-24 доставлялись с Кузнецкого металлургического комбината, костыли — с Магнитогорского калибровочного завода, а стрелочные переводы с Челябинского металлургического завода¹³.

¹³ ГАИО. Ф. Р-2775. Оп. 1. Д. 206. Л. 23.

Для Бодайбинской, Харанорской и Хандагатайской узкоколеек была характерна чрезмерная трата средств на перегрузочные операции (со станции Весенняя БЖД на автомобили, с широкой колеи на узкую вблизи Харанора, с автомобилями на станции Хара-Кутул и Ехи-Горхон Хандагатайской УЖД). Мощности Арбагарской ветки выбыли, поскольку единая энергосистема привела к закрытию Холбонской ЦЭС. Заводские узкоколейки машиностроителей и металлургов прекратили своё существование вместе с ухудшением экономической ситуации на предприятиях.

2. *Субъективный фактор*, выразившийся в нарушении правил технической эксплуатации и слабой организации лесозаготовительного производства, окончательно похоронил идеи возрождения отрасли.

Наиболее распространенным недостатком в работе движенцев было систематическое нарушение сроков доставки рабочих в лесосеки и обратно. Удивительно, но на узкоколейках ЛПХ, как правило, строго графика движения поездов не было, а если и был, то систематически не выполнялся¹⁴.

Во многих ЛПХ пренебрегали нормами нагрузки на рейс, что приводило зачастую к авариям¹⁵. Статистика аварийности по УЖД не велась, но некоторые факты свидетельствуют о сложном положении. С 22 декабря 1950 г. по 5 января 1951 г., т. е. со дня сдачи Атагайской УЖД в эксплуатацию, аварии происходили каждый день¹⁶. Но с другой стороны, вывозка была далеко не самой травмоопасной фазой лесозаготовок. Поэтому статистика по травматизму, например, в Хандагатайском ЛПХ сглаживала эффект высокой

¹⁴ ГАИО. Ф. Р-2775. Оп. 1. Д. 258. Л. 128.

¹⁵ Архивный отдел Администрации Заиграевского района. Ф. Р-36. Оп. 1. Д.39. Л. 105.

¹⁶ Вост.-Сиб. правда. 1951. 5 янв.

аварийности¹⁷. Многие аварии тщательно скрывались от руководства всех ЛПХ.

До 1969 г. слабо применялся показатель фондоотдачи: ЛПХ лишь изредка пытались дать больше прибыли на 1 р. производственных фондов. Поэтому многие руководители стремились получить больше локомотивов, что приводило к их неправильному распределению, о чем свидетельствует факт сильно разнящихся выработок на списочный локомотив. Годами в ЛПХ на складах копилось устаревшее оборудование, прежде всего, паровозы, которые держали в Иркутской области до 1969 г., в то время как Хандагатайский ЛПХ списал их в 1963 г.¹⁸ В ходе проверки 1969 г. в Юртинском, Укарском и Алзамайском ЛПХ были обнаружены почти на 700 тыс. р. залежи давно замененных в производстве основных средств [9, с. 29]. В начале 1960-х гг. Юртинский ЛПХ перешел на тепловозную тягу, а Укарский и Алзамайский ЛПХ закрыли свои УЖД. Но на складах этих предприятий мертвым грузом лежали ветхие платформы и сцепы, паровозы и пассажирские вагоны.

Пока отрасль УЖД держалась на плаву, количество поставщиков было достаточным. Производителями подвижного состава являлись Камбарский завод в Удмуртии, Алтайский и Усть-Катавский вагоностроительные заводы, Онегзавод и другие¹⁹. В плане ремонта приходилось опираться либо на собственные силы, либо подавать заявки в депо станций Транссиба. Алзамайский ремонтно-механический завод, выпускавший для всей области в 1959–1960 гг. узкоколейные вагонные буксы и крышки к ним, подшипники и другие мелкие запчасти, почему-то резко перешел на обслу-

¹⁷ Архивный отдел Администрации Заиграевского района. Ф. Р-36. Оп. 1. Д. 1126. Л. 1.

¹⁸ Там же. Д. 333. Л. 131.

¹⁹ ГАИО. Ф. Р-2783. Оп. 1. Д. 9. Л. 158.

живание двигателей тракторов²⁰. Неудовлетворительное снабжение запчастями увеличивало износ, вело к высокой аварийности.

Еще один фактор закрытия УЖД был связан с тем, что использование нескольких типов транспорта в одном ЛПХ обычно сказывалось на снижении эффективности. Например, в 1957 г. улучшению работы Оди́нского участка Ангарского района способствовал переход на автомашинную вывозку с УЖД²¹.

Из-за недостатка информации оценить окупаемость проектов УЖД невозможно, но исходя из того, что многие дороги проработали не больше 20 лет, можно сказать, что доминировала погоня за валовой продукцией, никто не заботился об отдаленном будущем этой отрасли в районах наиболее интенсивной рубки. О слабой эффективности узкоколеек в сравнении с автомобильным транспортом можно судить по расчетам двух проектов и официальной статистике.

Данные по калькуляции себестоимости содержания транспорта позволяют сделать вывод о том, что узкоколейки, как в абсолютном, так и относительном измерении проигрывали грузовым автомобилям. Например, в 1968 г. себестоимость вывозки 1 м³ древесины по узкоколейкам комбината «Иркутсклес» составляла почти 3 р., а автомобильные дороги показывали издержки 1,7 р.²²

В комбинате «Иркутсклес» в 1970 г. на эксплуатацию 28 локомотивов было потрачено 1 482 тыс. р. В свою очередь 596 лесовозных автомобилей обошлись в 4 308 тыс. р. А если обратиться к затратам на 1 машино-смену, то в 1970 г. разница между двумя типами транспорта составила около 80 р.: 114,5 р. стоил тепловоз и 31,5 р. — лесовоз²³. В комбинате «Тайшетлес» си-

²⁰ ГАНИИО. Ф. 1794. Оп. 1. Д. 14. Л. 47.

²¹ Там же. Ф. 2563. Оп. 1. Д. 27. Л. 59.

²² ГАИО. Ф. Р-2845. Оп. 1. Д. 332. Л. 62.

²³ Там же. Д. 465. Л. 67.

туация была также не в пользу УЖД. Годовые затраты на 27 тепловозов и паровозов составили 880 тыс. р., а на 477 автомобилей — 3894 тыс. р. Здесь локомотиво-смена оценивалась в 79,5 р., а лесовозо-смена — в 31,5 р.²⁴ Общую статистику сильно испортили 10 паровозов, продолжавших работать на вывозке в 1970 г. Но отбросив их показатели, автомобильный транспорт выглядел все равно более предпочтительным. Узкоколейки продолжали функционировать только по причине того, что было необходимо выработать массивы. Учитывая, что в 1970 г. было понятно, что срок эксплуатации сырья до истощения составит не более 15–20 лет, менять схему транспортного освоения было дороже, чем сохранять вывозку по узкоколейкам.

С каждым годом эффективность узкоколеек падала. В 1975 г. в числе фондов «Зиминсклеса» числилось 29 тепловозов и 121 лесовозный автомобиль. Они вывезли 279 и 1050 тыс. м³ древесины, причем суммарные расходы были сопоставимы: 1486 и 1479,8 тыс. р. соответственно. Затраты на 1 машино-смену резко различались: 111 р. на тепловоз и 45 р. на автомобиль²⁵. Приведем показатели Юртинской УЖД, на которой в 1976 г. на вывозке эксплуатировалось 13 тепловозов и 27 лесовозных автомобилей с грузооборотом 205,8 и 237,3 тыс. м³ древесины соответственно. Содержание одного тепловоза обходилось в 2 раза дороже, чем автомобиля. На все тепловозное хозяйство потратили 737, а на автомобильное — 477 тыс. р.²⁶

Узкоколейный транспорт на протяжении 1940–1950-х гг. был практически незаменимым при совпадении некоторых факторов и показывал стабильную работоспособность. Однако, к середине 1960-х гг. на лесозаготовках все узкоколейки утратили ранее казавшиеся незыблемыми позиции, продемонстрировав

²⁴ ГАИО. Ф. Р-2845. Оп. 1. Д. 466. Л. 64.

²⁵ Там же. Д. 786. Л. 55.

²⁶ Там же. Д. 878. Л. 115.

слабые места отрасли. Узкоколейки были временным транспортом, лишь частично оправдавшим возлагавшиеся на него надежды. В начале 1980-х гг. на уровне центральных органов власти окончательно утвердилось представление о том, что УЖД полностью выработали свой ресурс.

Список использованной литературы

1. Боев Н. Н. Лесная промышленность СССР 1917–1957 : в 3 т. / Н. Н. Боев ; под ред. В. А. Попова. — Т. 1 : Лесоэксплуатация. — М. : Гослесбумиздат, 1957. — 258 с.
2. Боронова М. М. В глубоком тылу ковалась победа: промышленность Бурятии в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) / М. М. Боронова // Вестник БГУ. — 2015. — № 7. — С. 3–6.
3. Воевода И. Н. Лесная и лесоперерабатывающая промышленность Сибири : (Вопросы методики и методологии планирования и повышения эффективности производства) / И. Н. Воевода. — Новосибирск : Наука, 1980. — 320 с.
4. Железнодорожная артерия Монголии : очерки истории железнодорожного транспорта в Монголии / под ред. В. Г. Третьякова. — Иркутск : Изд-во ИГУ, 2001. — 608 с.
5. Лобовников Т. С. Об эффективности использования узкоколейных железных дорог на лесозаготовках / Т. С. Лобовников, С. И. Колесников // Лесной журнал. — 1984. — № 5. — С. 99–102.
6. Немцов В. П. Как зарождалась и развивалась механизация / В. П. Немцов, К. И. Вороницын // Лесная промышленность. — 1987. — № 10. — С. 6–8.
7. Скрипучий Д. В. Провалы в планировании на Забайкальской железной дороге на примере истории узкоколейной линии Харанор — Приаргунск (1949–1972 гг.) / Д. В. Скрипучий // Вестник ТГПУ. — 2016. — № 5 (170). — С. 159–166.
8. Тихомиров Б. Н. Леса и лесная промышленность Сибири / Б. Н. Тихомиров, В. В. Попов, А. И. Ларионов. — М. ; Л. : Гослесбумиздат, 1953. — 173 с.
9. Троицына Т. Л. Комбинат Тайшетлес работает по-новому / Т. Л. Троицына. — Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1969. — 54 с.
10. Шевченко Ю. Л. Как снизить энергоемкость узкоколейного транспорта / Ю. Л. Шевченко, В. Н. Балабин // Лесная промышленность. — 1981. — № 8. — С. 20–21.

Информация об авторе

Скрипучий Дмитрий Владимирович — аспирант, кафедре истории и международных отношений, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: dmitri1703@mail.ru.

Author

Skipuchiy Dmitry Vladimirovich — post-graduate student, Department of History and International Relations, Baikal State University, 11, Lenin str., Irkutsk, 664003, e-mail: dmitri1703@mail.ru.

Библиографическое описание статьи

Скрипучий Д. В. История узкоколейного железнодорожного транспорта в Байкальском регионе: факторы экономической (не)жизнеспособности отрасли / Д. В. Скрипучий // Историко-экономические исследования. — 2016. — Т. 17, № 2. — С. 363–378. — DOI : 10.17150/2308-2588.2016.17(2).363-378.

Reference to article

Skipuchiy D. V. The history of narrow-gauge railway transport in the Baikal region: factors of economic (in)viability of the sector. *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya = Journal of Economic History & History of Economics*, 2016, vol. 17, no. 2, pp. 363–378. DOI: 10.17150/2308-2588.2016.17(2).363-378. (In Russian).