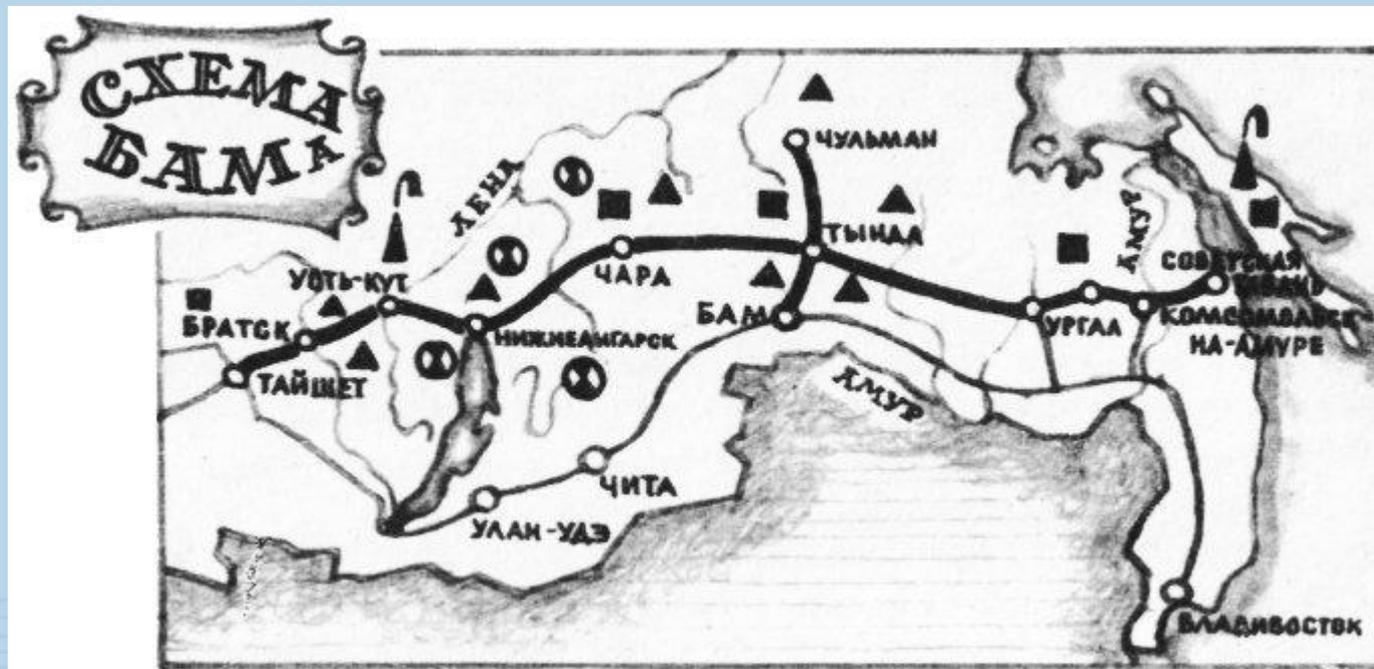


# ***Байкало-Амурская магистраль***

Байкало-Амурская магистраль (БАМ) — железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире. Основной путь Тайшет — Советская Гавань строилась с большими перерывами с 1938 года по 1984 год. Строительство центральной части железной дороги, проходившее в сложных геологических и климатических условиях, заняло более 12 лет, а один из самых сложных участков — Северо-Муйский тоннель — был введён в постоянную эксплуатацию только в 2003 году.

БАМ является восточной частью Великого Северного железнодорожного пути — советского проекта 1928 года.



## Общие сведения

Длина основного пути Тайшет — Советская Гавань составляет 4287 км. БАМ проходит севернее трассы Транссибирской магистрали, отходя от неё в Тайшете, пересекает Ангару в Братске, пересекает Лену в Усть-Куте, проходит через Северобайкальск, огибая с севера озеро Байкал, затем проходит через Тынду, пересекает Амур в Комсомольске-на-Амуре и заканчивается на берегу Тихого океана в Советской Гавани. Ответвления: на Усть-Илимск (215 км); на Чинейское месторождение (66 км); на станцию Бамовская (179 км); на Якутск (на конец 2010 года построено 930 км, продолжается стройка на участке Кёрдем — Якутск) (1078 км); на Эльгинское месторождение (300 км); на станцию Известковая (326 км); на Чегдомын (16 км); на станцию Волочаевка (351 км); на станцию Чёрный Мыс — дорога к заброшенной стройке подводного тоннеля на



Трасса магистрали проходит в основном в гористой местности, в том числе через Становое нагорье, прорезая семь горных хребтов. Высшая точка пути — Муруринский перевал (1323 метра над уровнем моря); крутые уклоны при заходе на этот перевал требуют применения двойной тяги и ограничения веса поездов. На трассе дороги пробито десять тоннелей, среди них — самый протяжённый в России Северо-Муйский тоннель.

Трасса дороги пересекает 11 крупных рек, всего на ней построено 2230 больших и малых мостов. Магистраль проходит более чем через 200 железнодорожных станций и разъездов, более 60 городов и поселков.

От Тайшета до Усть-Кута дорога двухпутная и электрифицированная на переменном токе (25 кВ), от Усть-Кута до станции Таксимо дорога однопутная и электрифицирована на переменном токе (25 кВ), восточнее движение осуществляется на тепловозной тяге.



## Строительство

*В мае 1938 года Бамлаг был расформирован и на его базе было создано шесть железнодорожных ИТЛ. В 1938 году началось строительство западного участка от Тайшета до Братска, а в 1939 году — подготовительные работы на восточном участке от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани. Крупная узловая железнодорожная станция в Тынде. В январе 1942 года по решению Государственного Комитета Оборона с построенного к этому времени участка Бам — Тында были сняты звенья пути и мостовые фермы для строительства железнодорожной линии Сталинград — Саратов — Сызрань — Ульяновск (Волжская рокада). В июне 1947 года продолжилось (в основном силами заключённых Амурского ИТЛ (Амурлага)) строительство восточного участка Комсомольск-на-Амуре — Ургал. До расформирования Амурлага (в апреле 1953 года) были отсыпаны насыпи на всем участке, уложены пути, построены мосты на участке Комсомольск-2 — Березовый (Постышево). Участок эксплуатировался Комсомольским объединённым хозяйством железнодорожного транспорта, контора и депо которого находились в поселке Хурмули Комсомольского района. Участок Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань сдали в эксплуатацию в 1945 году.*

*Первый поезд на полном протяжении линии Тайшет — Братск — Усть-Кут (Лена) прошёл в июле 1951 года, а в 1958 году участок был сдан в постоянную эксплуатацию. В 1967 году (24 марта) вышло постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР, и были возобновлены проектно-изыскательские работы. Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 8 июля 1974 года «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали» были выделены необходимые средства для строительства железной дороги первой категории Усть-Кут (Лена) — Комсомольск-на-Амуре протяжённостью 3145 км, второго пути Тайшет — Усть-Кут (Лена) — 680 км, линий Бам — Тында и Тында —*



*В апреле 1974 года БАМ был объявлен всесоюзной ударной комсомольской стройкой, сюда приезжали массы молодых людей. По этому поводу ходили шутки, вроде шуточной расшифровки акронима БАМ — «Брежнев Абманывает Молодёжь».*

*На 17-м съезде ВЛКСМ (апрель 1974 года) также принимается решение о создании штаба строительства БАМа. Руководителем штаба становится секретарь ЦК ВЛКСМ Дмитрий Филиппов.*

*В 1977 году была сдана в постоянную эксплуатацию линия Бам — Тында, а в 1979 году линия Тында — Беркакит. Основная часть дороги строилась более 12 лет — с 5 апреля 1972 года по 27 октября 1984 года, а 1 ноября 1989 года весь новый трёхтысячекилометровый участок магистрали был сдан в постоянную эксплуатацию в объёме пускового комплекса. Самый длинный в России Северо-Муйский тоннель (15 343 метра), строительство которого началось в мае 1977 года, был пробит до конца только в марте 2001 года и сдан в постоянную эксплуатацию в декабре 2003 года.*

*В 1986 году Министерству транспортного строительства СССР для возведения магистрали одновременно были поставлены более 800 единиц японской строительной техники.*

*Стоимость строительства БАМа в ценах 1991 года составила 17,7 млрд руб., таким образом, БАМ стал самым дорогим инфраструктурным проектом в истории СССР. По утверждению экономиста Егора Гайдара, затраты на строительство БАМа оказались примерно в четыре раза выше, чем предполагалось*

# Объёмы перевозок

*К 1997 году грузопоток по БАМу сократился вдвое по сравнению с пиковым на тот момент показателем 1990 года (в сутки проходило лишь несколько составов). К 2009 году объём грузоперевозок по направлению Тайшет — Тында — Комсомольск снова вырос и составлял примерно 12 млн тонн в год. Вместе с тем, даже при таких объёмах перевозок дорога остаётся нерентабельной. На 2009 год весь БАМ перевозил ежегодно около 12 млн пассажиров — чуть более 1 % пассажирских железнодорожных перевозок всей России.*



## Современный БАМ

В 1997 году самостоятельное управление Байкало-Амурской железной дороги было ликвидировано, а вся трасса БАМа административно поделена между двумя железными дорогами: Восточно-Сибирской и Дальневосточной. Границей служит станция Хани.

От ответвления БАМа — линии Тында — Беркакит продолжается начатое в 1985 году строительство на север Амуро-Якутской магистрали (АЯМ). В 2004 году открыто движение от Алдана до Томмота, в апреле 2009 года открыто движение до станции Амга (105 км севернее Томмота), 15 ноября 2011 года закончено строительство ветки до станции Нижний Бестях.



## *Планы развития*

В советское время существовали планы строительства железнодорожной линии от БАМа по направлению на Чукотский полуостров. Планировалось также, что через Берингов пролив будет проложен тоннель и это позволит соединить железнодорожную сеть СССР с железными дорогами на Аляске. В феврале 2006 государственная компания ТВЭЛ и корпорация «Металлы Восточной Сибири» разработали проект строительства железной дороги между БАМом и Транссибом Новый Уоян-Хиагда-Озерная-Могзон длиной примерно 350 км. Дорога должна обеспечить разработку и транспортировку урана с Хиагдинского месторождения и полиметаллов с месторождения Озерное. В 2007 правительство одобрило план, согласно которому планируется строительство «капиллярных» веток к месторождениям полезных ископаемых. Также ранее было принято решение о строительстве переправы в виде Сахалинского тоннеля или моста. В 2009 году началась реконструкция участка Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань (Дальневосточная железная дорога) со строительством нового Кузнецовского



Общая стоимость проекта — 59,8 млрд рублей. Данные работы позволят повысить скорость движения поездов, что повлечет за собой увеличение пропускной и провозной способности, а также дадут возможность увеличить весовую норму поездов на участке с 3600 до 5600 тонн. Согласно «Стратегии-2030» планируется специализация БАМа для пропуска тяжеловесных поездов. При этом объём инвестиций в БАМ составит около 400 миллиардов рублей. Будет построено 13 новых железнодорожных линий общей протяженностью около 7 тысяч километров. Это в первую очередь такие грузообразующие линии, как Лена — Непа — Ленск, Хани — Олёкминск, Новая Чара — Апсатская, Новая Чара — Чина, Шимановская — Гарь — Февральск, Улак — Эльгинское месторождение. «Стратегия-2030» предусматривала резкое увеличение пропускной способности БАМа. Руководитель ОАО «РЖД» В. И. Якунин неоднократно упоминал о планах перевода всего грузового движения с Транссиба на БАМ: Транссиб, по его мнению, должен специализироваться на пассажирских и контейнерных перевозках. Осенью 2010 года в ходе телемоста председателя правительства России В. В. Путина с губернатором Амурской области Олегом Кожемяко и жителями Тынды Якунин предположил, что согласно объёмам, заявляемым важнейшими грузоотправителями, «перевозки по БАМу в ближайшие годы возрастут до 30—50 млн тонн в год. Это потребует строительства вторых путей Байкало-Амурской магистрали».

***Спасибо за  
внимание!***

*Используемый материал:*

[http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B0%D0%B9%D0%BA%D0%B0%D0%BB%D0%BE-%D0%90%D0%BC%D1%83%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F\\_%D0%BC%D0%B0%D0%B3%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B0%D0%B9%D0%BA%D0%B0%D0%BB%D0%BE-%D0%90%D0%BC%D1%83%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BC%D0%B0%D0%B3%D0%B8%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C)