



# БАМ. ПОЛВЕКА ПУТИ



## «ЗА ТУМАНОМ И ЗА ЗАПАХОМ ТАЙГИ» ЕХАЛИ ЛЮДИ СО ВСЕГО СОВЕТСКОГО СОЮЗА

**Л**егендарная стройка, воспетая в песнях и оставшаяся на кинолентах и в книгах, прочно вошла в сознание многих поколений, рожденных в СССР. «Слышишь, время гудит – БАМ!» Эти крылатые слова из знаменитой песни олицетворяют настроение этого времени. Энтузиазм общенациональной стройки привел к рождению патриотического движения молодых строителей-бамовцев. Прошло полвека, но трудовой подвиг помнит российский народ. Инфраструктура страны развивается, правительство согласовало и в скором времени утвердит паспорт третьего этапа расширения БАМа и Транссиба. Полвека назад об этом трудно было даже мечтать.

### ПОДВИГ В КАЖДОМ КИЛОМЕТРЕ

Байкало-Амурская магистраль – это не просто рельсы и шпалы, а история целого поколения советских граждан. Мечта миллионов жителей СССР воплотилась в 4 324 километра путей, 280 станций и разъездов, 63 города и поселка... БАМ – это символ мужества и труда двух миллионов молодых людей со всего Советского Союза. Они осуществили во всех смыслах уникальный проект, равных которому не было в мировой истории. Сейчас БАМ – это одна из крупнейших железнодорожных артерий мира, кото-

рая пересекает три часовых пояса и шесть регионов России: Иркутскую, Читинскую и Амурскую области, Бурятию, Якутию и Хабаровский край. С начала его строительства минуло 50 лет, и по этому случаю в Кремле 23 апреля состоялось торжественное мероприятие. Почему именно 23 апреля? Потому что отправной точкой строительства БАМа стал XVII Съезд Всесоюзного ленинского коммунистического союза молодежи, который проходил 23-27 апреля 1974 года в Москве, и на котором магистраль объявили Всесоюзной ударной комсомольской стройкой.

«За туманом и за запахом тайги» ехали люди со всей необъятной страны. Там они не только работали, но и познакомились, женились, рожали детей... Минули десятилетия, и на церемонию в Кремлевский дворец пришли ветераны строительства БАМа, у которых подрастают внуки и правнуки. Всего в проекте были задействованы порядка 2 млн жителей Советского Союза, для многих из которых, строительство БАМа стало делом всей жизни, а также призванием для многих семей.

С юбилеем грандиозной стройки участников поздравил Президент РФ Владимир Путин, вручив высокие государственные награды, в том числе ордена «За заслуги перед Отечеством» и звания Герой Труда РФ.

«Поздравляю вас со значимой, яркой юбилейной датой: полвека назад был дан старт строительству уникального транспортного маршрута – легендарной Байкало-Амурской магистрали», – обратился глава государства к участникам мероприятия, отметив, что этот проект был исторически необходим нашей стране.

Идея проекта строительства транспортной артерии возникла ещё в XIX веке, когда появились первые предложения по транспортному освоению Забайкалья и Приамурья. Маршрут был намечен в начале XX века, после изучения географии будущей грандиозной стройки. Проводилась даже трассировка маршрута. Отдельные участки дорожники проложили перед Великой Отечественной войной и в послевоенные годы. А полномасштабное же строительство железной дороги стартовало, как мы уже отметили, в апреле 1974 года: на XVII съезде комсомола, когда БАМ был объявлен ударной стройкой и был сформирован первый отряд добровольцев. Байкало-Амурская магистраль была большим вызовом для страны. Она имела значение и военно-стратегическое, и народно-хозяйственное. Строительные работы проходили в сложных климатических и геологических условиях, что требовало огромного вклада от всех сфер государства, но прежде всего от тех людей, которые непосредственно принимали участие в строительстве. И, несмотря на тяжелый труд, как сказал Путин, «и стихи слагали, и песни пели», выбрав для себя судьбу первопроходцев. И этот путь дей-

ствительно, подвиг. Без всякого преувеличения.

Создатели БАМа решили задачу общегосударственного уровня, открыли доступ к природным ресурсам огромного региона, создали кратчайший межконтинентальный железнодорожный маршрут Восток-Запад и укрепили военно-стратегическое положение страны. Магистраль решила многие логистические задачи. Как отметил Президент, на рубеже столетий БАМ помог открыть для россий-



ГРАНДИОЗНАЯ СТРОЙКА ВСЕГДА СТОЯЛА НА ОСОБОМ КОНТРОЛЕ РУКОВОДСТВА СТРАНЫ. ОДИМ ИЗ ТАКИХ РУКОВОДИТЕЛЕЙ БЫЛ ГЕЙДАР АЛИЕВ. СОЗДАТЕЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОСТИ СОВРЕМЕННОГО АЗЕРБАЙДЖАНА, В ДОЛЖНОСТИ ПЕРВОГО ЗАМЕСТИТЕЛЯ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ СОВЕТА МИНИСТРОВ СССР КУРИРОВАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО БАМА





ской экономики рынка Азиатско-Тихоокеанского региона, обеспечил надёжный транзитный маршрут для всей Евразии, в единой связке с Транссибом стал по-настоящему стратегическим транспортным коридором не только национального, но и глобального значения.

Президент поблагодарил всех ветеранов-бамовцев и пожелал нынешним и будущим поколениям строителей железной дороги успехов и больших свершений. Эта магистраль – дорога будущего, которая во многом определяет глобальную логистику на весь XXI век.

**ГЕРОИ СТРОЙКИ**

Безусловно, Байкало-Амурская магистраль – это трудовой подвиг огромного количества людей со всей страны. Здесь нет второстепенных должностей, важен

Кремлевский  
Дворец съездов

абсолютно каждый. Но в любом большом деле есть незаменимые люди, талантливые руководители, первопроходцы легендарной стройки. К таким личностям стоит отнести первого начальника ГлавБАМстроя, руководившего стройкой в 1974-1986 годах, заместителя министра транспортного строительства СССР Константина Владимировича Мохортова, замминистра транспортного строительства СССР, начальника ГлавБАМстроя в 1986-1988 годах и заместителя Министра транспортного строительства СССР Ефима Владимировича Басина. Бесценной была поддержка и министра транспортного строительства Владимира Аркадьевича Брежнева, который заявил: «Всей страной БАМ строили – и достраивать будем вместе!» Тогда только за один 1989 год на магистрали были введены в эксплуатацию



**ВЛАДИМИР ПУТИН:**

« БАМ – ЭТО ВОПЛОЩЕНИЕ КОЛОССАЛЬНОГО ТРУДА, МУЖЕСТВА ДВУХ МИЛЛИОНОВ СОВСЕМ МОЛОДЫХ ЛЮДЕЙ СО ВСЕГО СОВЕТСКОГО СОЮЗА. ОНИ ОСУЩЕСТВИЛИ ВО ВСЕХ СМЫСЛАХ УНИКАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ, РАВНЫХ КОТОРОМУ НЕ БЫЛО В МИРОВОЙ ИСТОРИИ.»

основные фонды более чем на 1 миллиард рублей. Огромную роль сыграл и Владислав Федорович Сакун, который с 1974 по 1984 год работал на строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали в должности первого заместителя начальника ГлавБАМстроя. После стыковки БАМа его назначили начальником Главного управления железнодорожного строительства Урала и Сибири.

БАМ строили многие крупные предприятия: Ангарстрой, БАМстройиндустрия, БАМстройпуть, БАМтоннельстрой, ГлавБАМстрой, Дирекция строительства БАМ, ЗапБАМстроймеханизация, Лена-БАМстрой, Мостостроительный трест №9, Нижнеангарсктрансстрой, во главе которых тоже стояли серьезные руководители, поэтому всех героев нет возможности упомянуть.



Поэтому юбилей начала строительства Байкало-Амурской магистрали стал одной из причин для визита президента Азербайджана Ильхама Алиева в Москву для встречи с Главой России. Ильхам Алиев гордится той ролью, которую сыграл его отец в жизни СССР.

«Гейдар Алиев сыграл значительную роль в строительстве Байкало-Амурской магистрали. Он был одним из организаторов грандиозного проекта, важного для всего Советского Союза. Все усилия, труды, годы работы, которые ваш отец вложил в реализацию проекта, и сегодня играют существенную роль. Мы об этом не только знаем и помним, но и благодарны за это... Ведь БАМ и сегодня играет существенную роль не только для России, но и для всего СНГ, потому что многие наши партнеры используют эту транс-





портную артерию», – подчеркнул Владимир Путин.

Несмотря на энтузиазм миллионов человек, процесс возведения БАМа был очень непростым. Основной этап строительства магистрали пришелся на 1974–1984 годы. Первые строители поехали на участки в Тайшет и Звёздный (Иркутская область), а также возводить промышленную базу для магистрали в Шимановск (Амурская область). Железная дорога прокладывалась по территории, где преобладали горные хребты, скалы, реки, дремучие леса. Если Транссиб шёл преимущественно по равнине, вдоль Амура, то людям приходилось строить магистраль, пересекая реки и другие естественные преграды. Это означало необходимость строительства огромного количества водотоков, мостов и тоннелей. В 1984 году Гейдар Алиев отправился в Сибирь, чтобы узнать о ходе строительства, увидеть все своими глазами и послушать рабочих.

Путин также добавил, что при поддержке Гейдара Алиева азербайджанские проектировщики и строители в ходе строительства БАМа возвели два поселка с вокзальными комплексами – Улькан и Ангоя, а сейчас принимают участие в реконструкции и модернизации участков Байкало-Амурской магистрали в Хабаровском крае и в Якутии.

«Мы, конечно, гордимся, что азербайджанские строители и специалисты принимали активное участие в строительстве и, как отметил Владимир Владимирович, построили две железнодо-

рожные станции. Мы также благодарны бамамцам и строителям, всем транспортникам России за увековечивание памяти Гейдара Алиевича – его именем назван вокзал в поселке Ангоя. Как бамамцы хорошо знают, он прошел большой путь – практически пешком, на поезде, на вертолете – в тяжелых условиях от Братска до Владивостока и Находки, на протяжении десяти дней делил радости и горести с бамамцами», – сказал Ильхам Алиев. – Для меня большая честь быть сегодня среди тех, кто строил БАМ, кто посвятил свою жизнь, свою молодость Всесоюзной стройке».

По словам Президента Азербайджана, Гейдар Алиев был впечатлен не только масштабом строительства, но еще и самоотверженностью бамамцев, которые в тяжелых условиях вечной мерзлоты, непроходимых лесов и бездорожья ежедневно совершали подвиг, создавая уникальный образец инфраструктуры, который многие годы будет служить развитию международного и регионального сотрудничества.

### НОВЫЕ ВЕТКИ

Новая страница в жизни БАМа была открыта в 2021 году, когда началась модернизация магистрали с целью увеличения её пропускной способности. Основной объём работ выполняют военные железнодорожники при поддержке студенческих отрядов.

Президент РФ Владимир Путин отметил, что БАМ и сейчас остается одной из главных железнодорожных магистралей России, он не исчерпал свой потенциал и еще будет способствовать увеличению экспортных возможностей России.

«В этом году мы запускаем очередной, уже третий по счёту этап развития БАМа и Транссиба, повышаем пропускную способность Восточного полигона железных дорог, – подчеркнул Путин. – Как и наши предшественники, мы реализуем этот проект с привлечением передовых технологий и инженерных решений, сформируем дополнительный спрос на продукцию отечественных машиностроительных и металлургических предприятий, на услуги строительного комплекса и целого ряда других отраслей». Для любой железной дороги главный показатель – провозная спо-

собность. В 2024 году она составит почти 42 миллиона тонн, увеличившись за последние 12 лет в три раза.

«В горизонте десяти лет объём перевозок по Восточному полигону железных дорог должен выйти на уровень 270 миллионов тонн в год. Это позволит более широко осваивать природные ресурсы в «зоне притяжения» БАМа и Транссиба, станет мощным импульсом для открытия промышленных комплексов, создания современных рабочих мест, развития социальной инфраструктуры в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке России», – обозначил цели Владимир Путин.

В настоящее время наблюдается курс на Азиатско-Тихоокеанский регион. Так, к 2035 году объём перевозок на Восток должен составить 210 млн т, однако не исключается цифра и в 300 млн. Для этого на отдельных участках восточного полигона уже расширяют «узкие места». В этом сезоне около 4 тыс. человек поедут в города, где зарождался БАМ.

«Особое внимание будем уделять повышению качества жизни людей в населенных пунктах, завязанных на БАМ. В том числе на основе проработанных мастер-планов получают долгосрочное развитие опорные точки, «столицы» БАМа – Тында и Северобайкальск. У нас здесь

**СТРОИТЕЛЯМ БАМА ПРЕДСТОИТ НЕ ТОЛЬКО «РАСШИРИТЬ» УЗКИЕ УЧАСТКИ, А НА ВСЁМ ПРОТЯЖЕНИИ БАМА – ПРОЛОЖИТЬ СПЛОШНЫЕ ВТОРЫЕ ПУТИ, ВВЕСТИ В СТРОЙ БОЛЕЕ ТРЁХСОТ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЪЕКТОВ, ВКЛЮЧАЯ ДУБЛЁРЫ СЕВЕРОМУЙСКОГО, КУЗНЕЦОВСКОГО И КОДАРСКОГО ТОННЕЛЕЙ, МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР.**

большая задолженность перед людьми», – пообещал Президент и обратил внимание на то, что нужно не только «расширить» узкие участки, а на всём протяжении БАМа предстоит проложить сплошные вторые пути, ввести в строй более трёхсот инфраструктурных объектов, включая дублёры Северомуйского, Кузнецовского и Кодарского тоннелей, а также мост через Амур.

Как и прежде, БАМ необходим для развития регионов, поскольку после модернизации магистрали Россия получит возможность перевозить гораздо больше металла, угля и других полезных ископаемых, сможет расширить сотрудничество со стратегическим партнёром – Китаем.

И можно уже сейчас предположить – какой будет БАМ еще через 50 лет!

И. Александров

