

УДК 33**Байкало-Амурская магистраль: из прошлого в будущее****Вериго Сергей Александрович**

Кандидат экономических наук, доцент,
Московский приборостроительный техникум,
Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова,
117997, Российская Федерация, Москва, Стремянный пер., 36;
e-mail: sergej_verigo@mail.ru

Позднякова Татьяна Игоревна

Преподаватель,
Московский приборостроительный техникум,
Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова,
117997, Российская Федерация, Москва, Стремянный пер., 36;
e-mail: pozdniakova_ti@mail.ru

Кудряшов Андрей Борисович

Кандидат педагогических наук,
Дальневосточный юридический институт МВД России,
680020, Российская Федерация, Хабаровск, пер. Казарменный, 15;
e-mail: kingbarbus@mail.ru

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы функционирования Байкало-Амурской магистрали как важнейшей железной дороги, связывающей центр России с Дальним Востоком. Эта магистраль – стратегически важный транспортный коридор между Востоком и Западом, играющий большую роль в экономике страны и обеспечивающий интеграцию в мировую транспортную инфраструктуру. БАМ способствует освоению новых месторождений полезных ископаемых, развитию территорий Восточного полигона и улучшению логистических связей между регионами нашей страны. БАМ также играет серьезную роль в обеспечении обороноспособности страны, являясь стратегически важным дублером Транссибирской магистрали. Также в статье затрагиваются вопросы модернизации БАМа и увеличения его пропускной способности для решения стоящих перед страной актуальных экономических задач.

Для цитирования в научных исследованиях

Вериго С.А., Позднякова Т.И., Кудряшов А.Б. Байкало-Амурская магистраль: из прошлого в будущее // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2025. Том 15. № 3А. С. 225-232.

Ключевые слова

Байкало-Амурская магистраль (БАМ), Транссибирская магистраль (Трансиб), транспортный коридор, Восточный полигон, инфраструктура, логистика, модернизация, пропускная способность, железная дорога.

Введение

Байкало-Амурская магистраль, отметившая в 2024 году свое 50-летие, является грандиозным проектом не только по российским, но и по мировым меркам. Железная дорога длиной свыше 4 тысяч километров была проложена в сложнейших климатических условиях на огромнейших пространствах Сибири и стала самым дорогим проектом в истории советского государства и объединением энтузиастов из всех союзных республик, приезжавших на строительство этого пути.

Основное содержание

Идея прокладки железной дороги к Тихому океану через северную оконечность Байкала тесно связана с историей освоения Сибири и разведки ее ресурсов. Впервые по трассе будущей магистрали прошли сибирские первопроходцы, основавшие первые города и остроги как опорные пункты для дальнейшего освоения новых земель. Так, в 1697 году географ Семен Ремезов составил карту Тобольска с прилегающими территориями и в 1701 году составил «Чертежную карту Сибири», обобщив в ней опыт предыдущих исследований.

На протяжении XVIII столетия в Сибири работали крупные экспедиции Даниэля Готлиба Мессершмидта, приглашенного Петром Великим для изучения Сибири, Петера Симона Палласа и Иоганна Готлиба Георги. Восстание под предводительством Е.И. Пугачева прервало сибирские экспедиции и к комплексному изучению региона государство вернулось лишь в XIX столетии, когда началось сельскохозяйственное освоение юга Сибири и частные золотопромышленные изыскания. В данном контексте большое значение имела экспедиция А.Ф. Миддендорфа, собравшего уникальные данные о географии Охотско-Приамурского региона, в том числе и о системе горных хребтов Юго-Восточной Сибири (будущего восточного участка БАМа).

В середине XIX века обширные районы Западной и Восточной Сибири и Дальнего Востока оставались по-прежнему изолированными от европейской части России, в силу чего с особой остротой зазвучала проблема поиска и освоения кратчайшего пути, для чего были организованы Великая Сибирская экспедиция П.П. Семенова (Тянь-Шанского) и экспедиции Русского Географического общества (в том числе экспедиции А.Ф. Усольцева и Л. Шварца), специалисты которого провели огромную работу по исследованию трассировки вероятных маршрутов.

В 1891 году началось строительство Транссибирской железнодорожной магистрали и к середине 80-х годов XIX века, когда была построена железная дорога, связавшая Пермь и Екатеринбург, встал вопрос о продолжении трассы к Тихому океану. В итоге было принято решение о строительстве Сибирской магистрали по южному маршруту (с более мягкими природными условиями и с большим количеством населенных пунктов), и к 1914 году Транссиб был сдан в эксплуатацию (а к 1916 году достроен окончательно). В это же время проект северного пути обсуждался как в рамках выбора траектории Транссиба, так и в качестве самостоятельной линии. Но проведенные в 1889 г. первые изыскательские работы признали невозможность сооружения северной ветки из-за сложных природно-географических условий [Байкалов, 2022], после чего проект будущего БАМа был отложен.

Несмотря на грандиозный размах Транссиба, одна эта магистраль не могла удовлетворить все нужды страны. Дублер был нужен для доступа к региональным полезным ископаемым. Кроме того, в случае захвата даже небольшого участка Транссиба весь Дальний Восток

становился отрезанным от остальной России. Во время русско-японской войны, когда Россия утратила свое влияние в Маньчжурии, идея еще одного железнодорожного пути по северному берегу Байкала начала активно развиваться. В 1906 году были проведены изыскательские работы, был спланирован маршрут, однако ввиду высокой стоимости проекта он вновь был отложен.

Первые годы Советской власти, сопровождавшиеся Гражданской войной и экономической разрухой, не позволили государству приступить к реализации строительства новой широтной трассы (контуры которой впервые были очерчены в плане ГОЭЛРО), и к этому проекту вернулись только лишь в 1930-е годы. Так, в 1932 году вышло постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 13 апреля 1932 г. № 542 «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», согласно которому новую дорогу планировалось построить в течение трех лет. Однако недостаток материальных средств и рабочих рук приводит правительство к решению передать новую стройку в ведение ОГПУ. В 1932–1938 гг. строительные работы на западном и восточном участках БАМа велись заключенными БАМлага, а с 1938 г. — восемью лагерями специально учрежденного Управления железнодорожного строительства и исправительно-трудовых лагерей ГУЛАГа НКВД на Дальнем Востоке [История железнодорожного транспорта России и Советского Союза, 1997].

Благодаря труду заключенных в 1947 г. было открыто рабочее движение поездов по ветке Тайшет — Братск, а в 1958 г. вся линия до станции Лена была введена в постоянную эксплуатацию.

К 60-м годам из-за обострения военно-политических разногласий с Китаем становится очевидно, что существующей линии Транссиба (проходящей в непосредственной близости от советско-китайской границы) вполне может грозить опасность блокирования, влекущего за собой нарушение транспортных связей с Дальним Востоком. Данные соображения с особой актуальностью вновь поставили перед руководством страны вопрос о строительстве железной дороги-дублера Транссиба, проходящей на удалении от государственной границы.

Кроме того, строительство железной дороги рассматривалось как основной элемент комплексного освоения производительных сил Иркутской области, Бурятии, Забайкалья, Якутии, Амурской области и Хабаровского края. Маршрут трассы прошел в районах крупнейших неразработанных месторождений полезных ископаемых, находящихся в этих регионах, в том числе Удоканского медного, крупнейших нефтегазоносных (Чаяндинское и Верхнечонское) и угольных (Нерюнгринское и Эльгинское) месторождений Якутии, полиметаллических (Чинейское) и урановых (Холодненское) месторождений Бурятии и Читинской области [БАМ – дорога в будущее России!, 2024].

5 апреля 1972 года началось возведение современного БАМа (были отсыпаны первые кубометры грунта в железную дорогу БАМ—Тындинский). Однако активное строительство магистрали началось в 1974 году, когда на XVII съезде комсомола БАМ был объявлен всесоюзной ударной комсомольской стройкой. В то же время Восточный участок магистрали от Комсомольска-на-Амуре до Тынды был построен железнодорожными войсками. Самый же длинный в России Северомуйский тоннель (15343 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.

Стоимость строительства БАМа в ценах 1991 года составила 17,7 миллиарда рублей, таким образом, магистраль стала самым дорогим инфраструктурным проектом в истории СССР.

После распада СССР в 1991 году плоды легендарной стройки века начали чахнуть.

Построенные всего десятью годами ранее станции и участки пути пришли в удручающее состояние, а люди, некогда приехавшие за новой достойной жизнью, оказались никому не нужны [Селифонов, 2024]. Железная дорога стала испытывать острый дефицит кадров; техника, обслуживающая её, сильно устарела, а ремонтная база, как оказалось, вообще не была предусмотрена. В 90-е годы уровень загруженности БАМа заметно снизился, а убытки от содержания дороги неуклонно росли. Но, несмотря на всю критику в адрес БАМа, строительство продолжалось вплоть до 2003 года. Новые пути пролегали через районы вечной мерзлоты, охватывая малоразведанные месторождения угля и металлов.

Но, в то же время, на БАМе имеется ряд слабых сторон, к которым относятся [Зойдов, Медков, Борталевич, 2023]:

- отсутствие прямого выхода на мировую железнодорожную сеть;
- незначительные объемы транзитных перевозок;
- незначительная грузовая база по маршруту трассы как следствие недостаточного хозяйственного освоения прилегающей территории;
- износ и повреждения путевой инфраструктуры и искусственных сооружений;
- широкое использование тепловозной тяги.

Кроме того, особенностью магистрали является то, что рабочие места формируются за счет железнодорожного транспорта и инфраструктурного строительства в рамках модернизации Восточного полигона железных дорог, а также за счет создания базы электроэнергетического снабжения.

Объем перевозок грузов по маршруту Тайшет – Тында – Комсомольск на-Амуре составляет в настоящее время 12 млн т., пассажирское движение минимальное. В силу этого БАМ целесообразно ориентировать на перевозку контейнерных грузов с учетом факта, что увеличение транзитного потенциала магистрали может быть связано в перспективе с соединением материка с островами Сахалин и Хоккайдо, а также с запуском перевозок по Транскорейской магистрали [Милов, 2022].

Рост грузоперевозок в страны АТР, особенно заметный после усиления санкционного давления на Россию, приводит к повышению загруженности БАМа, актуализирует задачу организации транзитных перевозок на всем Восточном полигоне железных дорог.

Однако в среднесрочной перспективе объемы контейнерных перевозок по БАМу и Транссибу могут снизиться по следующим причинам:

1. Развитие Северного морского пути (СМП) в целях обеспечения интересов России в Арктике – прямого конкурента Транссиба и БАМа.
2. Развитие транзитных перевозок из Китая в Европу в обход территории России.
3. Недостаток электроэнергии. Поспешное строительство БАМа привело к возведению ЛЭП 220 кВ Усть-Кут – Таксимо вместо ЛЭП 500 кВ.

В рамках развития Восточного полигона также восстанавливаются притрассовые автодороги, построенные еще в 1970–1980-х гг., которыми, помимо строителей и железнодорожников, пользуются жители близлежащих населенных пунктов. В правительстве Хабаровского края рассматривается возможность приема притрассовых дорог в региональную собственность после завершения модернизации Восточного полигона [Белов, 2022].

В 2014 году правительство России одобрило инвестиционный проект «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» [Модернизация железнодорожной инфраструктуры, [www...](#)]. При этом основная часть работ предусмотрена

именно на БАМе. Общие инвестиции составят около 300 млрд рублей. В рамках проекта будет построено 414,3 км вторых путей, 42 разъезда, 20 двухпутных вставок, две тяговые подстанции. Модернизации подвергнется в общей сложности более 1450 км пути. Предусмотрена реконструкция 39 станций, 106 железнодорожных мостов, пять водопропускных труб, путепровод, более 200 км земляного полотна. В результате реализации проекта провозная способность магистрали практически удвоится и достигнет 25 млн тонн грузов в год. Сейчас загрузка магистрали находится на пределе. По ней перевозится порядка 14 млн тонн грузов в год — угля, руды, леса, товаров «северного завоза», контейнеров. По заявкам грузоотправителей в перспективе до 2030 года объемы перевозок по БАМу могут увеличиться кратно. Для пропуска такого грузопотока необходима модернизация инфраструктуры, строительство новых станций, разъездов и вторых путей.

На ближайшую перспективу запланировано строительство второй ветки БАМа на участке от Тынды до порта Ванино, через Комсомольск-на-Амуре, а также строительство около 1 тысячи км новых путей и электрификация свыше 1,5 тыс. км дороги.

После завершения второго этапа расширения Восточного полигона БАМа Минтранс предлагал увеличить его пропускную способность до 255 млн тонн в год к 2031–2032 гг. Первый этап, до 2027 г., предусматривает расширение БАМа под 17 млн тонн грузов «Эльгаугля». На втором этапе должны быть ликвидированы предыдущие «недострои» и появиться новые объекты на 800 млрд руб. Третий этап заключается в принятии концессионного предложения Газпромбанка и «Бамтоннельстрой-Моста» на 650 млрд руб. со строительством вторых Северомуйского, Кодарского тоннелей и моста через Амур. Их строительство позволит достичь провозной способности в 260–280 млн тонн к 2035 г.

Таким образом, анализ работ и планов развития БАМа позволяет сделать вывод о том, что несмотря на 50-летнюю историю его создания, работы на нем самом и в зоне строительства не только не завершились, а напротив – нарастают. Причем разворачиванию работ на магистрали способствует важная идейная составляющая современной государственной политики — «Разворот на Восток».

Другой важной причиной дальнейшего развития БАМа и повышения его пропускной способности, является то, что транспортный потенциал Транссиба подошел к пределу. Конечно, он так же нуждается в модернизации, включающей прокладку дополнительных путей, повышения скорости движения составов и увеличения их грузоподъемности. Однако возможности железнодорожной строительной отрасли не позволяют в равной степени развивать одновременно две магистрали.

Заключение

Одной из главных причин, тормозящих развитие железнодорожной сети в Сибири и на Дальнем Востоке, является нехватка трудовых ресурсов. Это являлось серьезной проблемой строительства и в 1930-е, и 1970-е гг., а сейчас, при постоянном сокращении численности населения за Уралом, представляется практически неразрешимой задачей.

Ограниченность трудовых ресурсов и отсутствие реальных возможностей их увеличения требуют от руководства страны и железнодорожного ведомства нетривиальных решений — в частности, решения задачи интенсификации труда за счет внедрения в производство новейших технологий. Кроме того, целесообразным является расширение региональных центров подготовки специалистов с высшим и средним специальным образованием. Все это, безусловно, потребует значительных инвестиций в данную отрасль и смежные с ней производства и

учреждения. Рассчитывать на иностранные инвестиции в условиях санкций представляется невозможным, поэтому необходимо принимать нестандартные решения в финансовой политике правительства и Центрального банка, и, в частности, через создание условий для прихода в сибирскую железнодорожную систему крупного отечественного капитала.

Развитие БАМа и Транссиба приведет к появлению в регионе большого количества новых и к расширению существующих населенных пунктов, что самым положительным образом скажется на повышении уровня социально-экономического освоения и развития сибирских и дальневосточных территорий.

Если эти планы будут последовательно проводиться в жизнь, то в ближайшей перспективе можно будет говорить о новом экономическом возрождении Восточной Сибири и Дальнего Востока.

Библиография

1. БАМ – дорога в будущее России! – М., 2024. – С. 22–23.
2. БАМ: прошлое, настоящее и будущее магистрали / Коммерсантъ. 25.04.2024. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6665055>
3. Байкалов Н.С. Последняя стройка социализма: исторический опыт позднесоветской модернизации районов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. – Улан-Удэ, 2022. – С. 32.
4. Белов, П. На БАМе восстанавливают притрассовые автодороги // РЖД-Партнер, 01.12.2022. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/na-bame-vosstanavlivayut-pritrassovye-avtodorogi/>
5. Бондарь Л.Д., Красникова О.А. Даниэль Готлиб Мессершмидт в Забайкалье: картографические материалы в архивном наследии // Гуманитарный вектор. 2023. Т. 18, № 1. С. 74–85.
6. Долгая дорога / Коммерсантъ. 27.05.2009. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/1169088>
7. Зоидов К.Х., Медков А.А., Борталевич С.Н. Эволюция и направления практического использования разработанных в СССР инфраструктурных проектов для развития транспортно-транзитной системы России // Региональные проблемы преобразования экономики. 2023. № 1. С. 74–75.
8. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917–1945 гг. – СПб., 1997. – С. 94.
9. Киссер Т.С. Этнокурсы Сибирского путешествия И.Г. Георги // Кунсткамера. 2018. № 2. С. 111–117.
10. Милов Б.М. Перспективы проекта Транскорейской магистрали // Корееведение в России: направление и развитие. 2022. Т. 3, № 3. С. 114–119.
11. Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей. URL: https://rlw.gov.ru/zhd_bajkal
12. Петров А.И. А.Ф. Миддендорф – ученый, путешественник // Россия и АТР. 2005. № 4. С. 143–148.
13. Селифонов А.А. История развития БАМа // Инновации и обеспечение безопасности эксплуатации современных железных дорог. – Брянск, 2024. – С. 15.
14. Селифонов А.А. История развития БАМа // Инновации и обеспечение безопасности эксплуатации современных железных дорог. – Брянск, 2024. – С. 17.
15. Элерт А.Х. Немецкие ученые-путешественники и научное открытие Сибири // История и этнография немцев в Сибири. – Омск, 2009. – С. 13–28.

Baikal-Amur Mainline: From Past to Future

Sergei A. Verigo

PhD in Economics, Associate Professor,
Moscow Instrumentation College,
Plekhanov Russian University of Economics,
117997, 36, Stremyanny Lane, Moscow, Russian Federation;
e-mail: sergej_verigo@mail.ru

Tat'yana I. Pozdnyakova

Lecturer,
Moscow Instrumentation College,
Plekhanov Russian University of Economics,
117997, 36, Stremyanny Lane, Moscow, Russian Federation;
e-mail: pozdnyakova_ti@mail.ru

Andrei B. Kudryashov

PhD in Pedagogy,
Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia,
680020, 15, Kazarmenny Lane, Khabarovsk, Russian Federation;
e-mail: kingbarbus@mail.ru

Abstract

The article examines the functioning of the Baikal-Amur Mainline (BAM) as a crucial railway connecting central Russia with the Far East. This strategically important transport corridor between East and West plays a significant role in the national economy and facilitates integration into global transport infrastructure. BAM enables the development of new mineral deposits, promotes the growth of Eastern regions, and enhances logistical connections across the country. Furthermore, the mainline serves as a strategically vital backup to the Trans-Siberian Railway, contributing to national defense capabilities. The article also addresses modernization efforts and capacity expansion projects aimed at meeting current economic challenges.

For citation

Verigo S.A., Pozdnyakova T.I., Kudryashov A.B. (2025) Baykalo-Amurskaya magistral: iz proshlogo v budushchee [Baikal-Amur Mainline: From Past to Future]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 15 (3A), pp. 225-232.

Keywords

Baikal-Amur Mainline (BAM), Trans-Siberian Railway, transport corridor, Eastern region, infrastructure, logistics, modernization, throughput capacity, railway

References

1. BAM – the road to the future of Russia! – Moscow, 2024. – pp. 22-23.
2. BAM: the past, present and future of the highway / Kommersant. 25.04.2024. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6665055>
3. Baykalov N.S. The last construction of socialism: the historical experience of the late Soviet modernization of the Baikal-Amur railway. – Ulan-Ude, 2022. – p. 32.
4. Belov, P. Highways are being restored on BAM // Russian Railways-Partner, 12/01/2022. URL: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/na-bame-vosstanavlivayut-pritrassovye-avtodorogi/>
5. Bondar L.D., Krasnikova O.A. Daniel Gottlieb Messerschmidt in Transbaikalia: cartographic materials in the archival heritage // Humanitarian vector. 2023. Vol. 18, No. 1. pp. 74-85.
6. The Long Road / Kommersant. 27.05.2009. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/1169088>
7. Zoidov K.Kh., Medkov A.A., Bortalevich S.N. Evolution and directions of practical use of infrastructure projects developed in the USSR for the development of the transport and transit system of Russia // Regional problems of economic transformation. 2023. No. 1. pp. 74-75.

-
8. The history of railway transport in Russia and the Soviet Union. Vol. 2: 1917-1945. – St. Petersburg, 1997. – p. 94.
 9. Kisser T.S. Ethnorakurs of Siberian travel I.G. Georgi // *Kunstkamera*. 2018. No. 2. pp. 111-117.
 10. Milov B.M. Prospects of the Trans-Korean highway project // *Korean studies in Russia: direction and development*. 2022. Vol. 3, No. 3. pp. 114-119.
 11. Modernization of the railway infrastructure of the Baikal-Amur and Trans-Siberian railway with the development of throughput and carrying capacity. URL: https://rlw.gov.ru/zhd_bajkal
 12. Petrov A.I. A.F. Middendorf – scientist, traveler // *Russia and the Asia-Pacific region*. 2005. No. 4. pp. 143-148.
 13. Selifonov A.A. History of the development of BAM // *Innovations and ensuring the safety of operation of modern railways*. Bryansk, 2024. pp.
 14. Selifonov A.A. The history of the development of BAM // *Innovations and ensuring the safety of operation of modern railways*. Bryansk, 2024, pp. 17-15.
 15. Ehlert A.H. German travel scientists and the scientific discovery of Siberia // *History and ethnography of Germans in Siberia*. Omsk, 2009. pp. 13-28.