

Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение
средняя общеобразовательная школа №1
имени Чернявского Якова Михайловича станицы Крыловской
муниципального образования Крыловский район

Учебный проект по географии

Байкало-Амурская магистраль. Прошлое, настоящее, будущее.

Автор работы:

Леошко Валерия Юрьевна,
ученица 9 «Б» класса МБОУ СОШ №1

Руководитель:

Ершова Людмила Николаевна,
учитель географии МБОУ СОШ №1

2022-2023 учебный год

Содержание.

1. Введение.....	3
1.2 Обоснование темы.....	3
1.3 Цель работы.....	3
1.4 Актуальность.....	3
2. «Байкало-Амурская магистраль» узнать прошлое, настоящее, будущее. 4	
2.1 История создания.....	4
2.2.Перспективы развития БАМа.....	11
2.3 Карта ключевых станций БАМа.....	11
3. Заключение.....	13

Введение

Рельсы упрямо

Режут тайгу

Дерзко и прямо

В зной и пургу.

Веселей, ребята.

Выпало нам .

Строить путь железный,

А корче- БАМ.

-Так пели молодые комсомольцы Станы Советов, не смотря на суровый природный-климат они отправлялись строить «Байкало-Амурскую магистраль». Сокращённо БАМ. Протяжённость более 4000км. Проходит через 7 крупных горных хребтов: Байкальский, Северо-Муйский , Кодарский, Удоканский, Туранский, Дуссе-Алинь и Сихотэ-Алинь.

Обоснование темы проекта: БАМ... Это короткое слово 70-80 годах прошлого века всколыхнуло всю страну. Оно вошло в жизнь советских людей стремительно, как «спутник» и облетело весь континент.

В настоящее время БАМу 50 лет: 04.02.2022- Первое заседание по подготовке к празднованию 50-летию Байкало-Амурской магистрали и фестиваля «Огни магистрали» состоялось в Правительстве Иркутской области

Юбилейную дату будут отмечать 8 июля 2024 года. День строителя БАМа учреждён Губернатором Иркутской области Игорем Кобзевым. Дата выбрана не случайно . 8 июля 1974 года было принято постановление «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», Всесоюзной ударной комсомольской стройки.

В рамках юбилея запланировано проведение образовательных культурных мероприятий, направленных на просвещение современной молодёжи, встречи с участниками комсомольских строек. Также совместное с общественными организациями будет проработан вопрос представления к государственным наградам Иркутской области ветеранов бамовских строек .

Цель работы: Показать значимость Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, её будущее назначение. Воспитание положительных качеств на примере жизни и труда строителей Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

Актуальность: Обозначить значимость масштабной реконструкции БАМа- нового транспортного коридора. Узнать что было в прошлом, что сейчас и что будет в будущем.

Байкало-Амурская магистраль» узнать прошлое, настоящее, будущее

С 1985года-Байкало-Амурская железная дорога имени Ленинского комсомола- железная дорога, проходящая через Восточную Сибирь и Дальний Восток России, протяжённостью 4324км. Одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире. Проходит примерно 610-770 км к северу от Транссибирской магистрали и параллельна ей. Основной этап строительства магистрали прошёлся на 1974-1984 годы. Большая часть магистрали проложена в зоне вечной мерзлоты.

Расположены: Иркутская область, Бурятия, Забайкальский край, Якутия, Амурская область и Хабаровский край.

Конечные станции: Тайшет Советская Гавань-Сортировочная.

Дата открытия: 1989г

Подчинения: РЖД

БАМ пересекает одиннадцать полноводных рек, среди которых: Лена, Амур, Зея, Витим, Олёкма, Селемджа и Буряя. Всего БАМ пересекает более 3500 водотоков. Магистраль проходит через 7 крупных горных хребтов, в том числе: Байкальский, Северо-Амурский, Кодарский, Удоканский, Туранский, Дуссе-Алинь и Сихотэ-Алинь. Согласно мнению некоторых исследователей, БАМ является одним из самым дорогим инфраструктурных проектов в истории СССР. Строительство проходило в сложных геологических и климатических условиях, заняло более 12 лет, а один из самых сложных участков Северомуйский тоннель- был введён в постоянную эксплуатацию в 2003 году. Прошлое: Идея строительства дороги была выдвинута впервые в 80-е годы 19 века. В 1888 году в Русском техническом обществе обсуждался проект постройки тихоокеанской железной дороги через северную оконечность. После чего в июне- сентябре 1889 года под руководством полковника Н.А Волошинова велись глазомерная съёмка и обследования на маршрутах от р. Ангары через Байкальский и Северо-Муйский хребты в долину р. Муя и между р. Буя и р. Чёрный Урюм- как раз по тем местам, где сейчас пролегает БАМа.

Изыскатели, учитывая сложные физико-географические условия и слаборазвитую экономику, сделали вывод о громадных трудностях и непомерных расходах при прокладке дороги. Был выбран вариант трассы в районе оз. Байкал.

1906 г. Россия вновь обсуждается идея «Второго Транссиба». В 1911 г. На маршрутах

Иркутск-Жигалово, Тироть- Жигалово, Тулун-Усть-Кут, Тайшет-Усть-Кут вели изыскание партии инж П.И Михайловского и И.И Афонина, продолженные под руководством Михайловского по распоряжению правительства в 1914. В районе р. Амур также в то время велись обследование трассы с целью прокладки железнодорожного пути от золотодобывающих приисков в районе р. Бодайбо, обеспечения связи этих районов с Транссибирской магистрали. Инициатива исходила от частных лиц и даже преподавателей Однако, идея сооружения второй широтной железнодорожной магистрали через северную оконечность озера Байкал в дореволюционный период и вплоть до 30-х годов не получила практического разрешения.

Уже в 1925 году совет труда и Оборона СССР утвердил перспективный план строительства железных дорог страны. В бумагах впервые обозначены контуры будущего « Второго Транссиба». В 1926 году отдельный корпус железнодорожных войск начали проводить топографическую разведку будущей трассы БАМа. Материалы были использованы в 1930г. При разработке правительству о прокладке второго широтного пути через Сибирь. Тогда дорога получила название « Байкало-Амурская магистраль». В 1932 году вышло постановление СНК СССР «О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», по которому было создано Управление строительства БАМ, были развёрнуты проектно-изыскательские работы и началось строительство. Появилась на карте « станция Бам (на Транссибе)». К осени стало ясно, что основной проблемой была « нехватка рабочих рук». При официальном установленном количестве работников в 25 тысяч человек, удалось привлечь только 2,5 тысяч человек. В результате, вышло второе постановление СНК СССР. По которому строительство БАМа было передано управлению ОГПУ. В 1933г проложены небольшие рокадные линии Транссибирской магистрали к намечавшейся трассе БАМа: Бам-Тында, Волочаевка-Комсомольск- на- Амуре, Известковая- Урал.

В 1937 г. организован БАМ-проектстрой в г. Иркутск, где в 1937-42 гг. были составлены проектные задания и технические проекты по участкам: Тайшет - Братск, Усть-Кут - Нижнеангарск, Тында - Зея - Нора, Ургал - Комсомольск-на-Амуре - Советская Гавань (порт Ванино). В 1938 г. началось строительство западного участка от Тайшета до Братска, а в 1939 г. - подготовительные работы на восточном участке от Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани.

Гавань. В мае 1943 г. Госкомитет обороны принимает решение о строительстве железной дороги Комсомольск - Советская

5 апреля 1972 г. началось строительство современного БАМ (на станции БАМ отсыпаны



первые кубометры грунта в железную дорогу Бам - Тындинский).

В 1974 г. вышло Постановление "О строительстве Байкало- Амурской железнодорожной магистрали", после чего развернулись строительные работы на БАМе: всего предстояло построить 4 200 км. В апреле 1974 г. был создан "Всесоюзный ударный комсомольский отряд имени XVII съезда ВЛКСМ" - первый из таких отрядов на этой стройке. 14 сентября 1975 г. было уложено "серебряное" звено линии Тында-Чара, а в декабре 1975 г. прошел первый поезд от Усть-Кута до поселка Звездный..

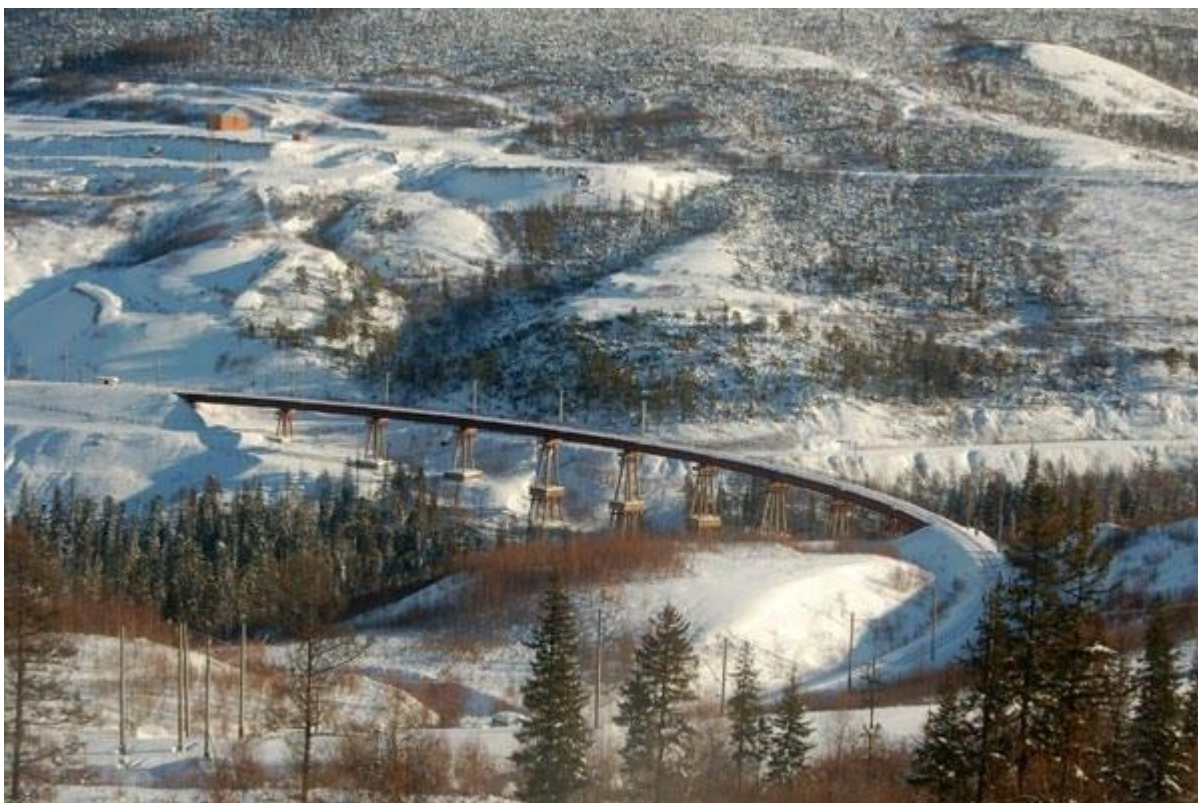
В ноябре 1976 г. был сдан во временную эксплуатацию участок БАМ – Тында, а 1979 г. введен в эксплуатацию участок Тында - Беркамит (220 км). В октябре 1979 г. первый рабочий поезд прибыл в Северобайкальск по ветке, проложенной в обход Байкальского тоннеля. В 1980 г. начато движение по участку Комсомольск-на-Амуре - Березовка (199 км). В июле 1980 г. организуется Байкало-Амурская железная дорога с местонахождением Управления дороги в г. Тында. В 1981 г. введены в эксплуатацию 556 км путей, в 1982 г. – 303 км, в 1984 – 136 км. 29 сентября 1984 г. состоялась "золотая" стыковка на разъезде Балбухта, когда встретились восточное и западное направления строителей БАМ, продвигающиеся навстречу друг другу 10 лет. 1 октября 1984 г. были уложены "золотые" звенья БАМ на станции Куанда, в этот день на ней был торжественно открыт монумент



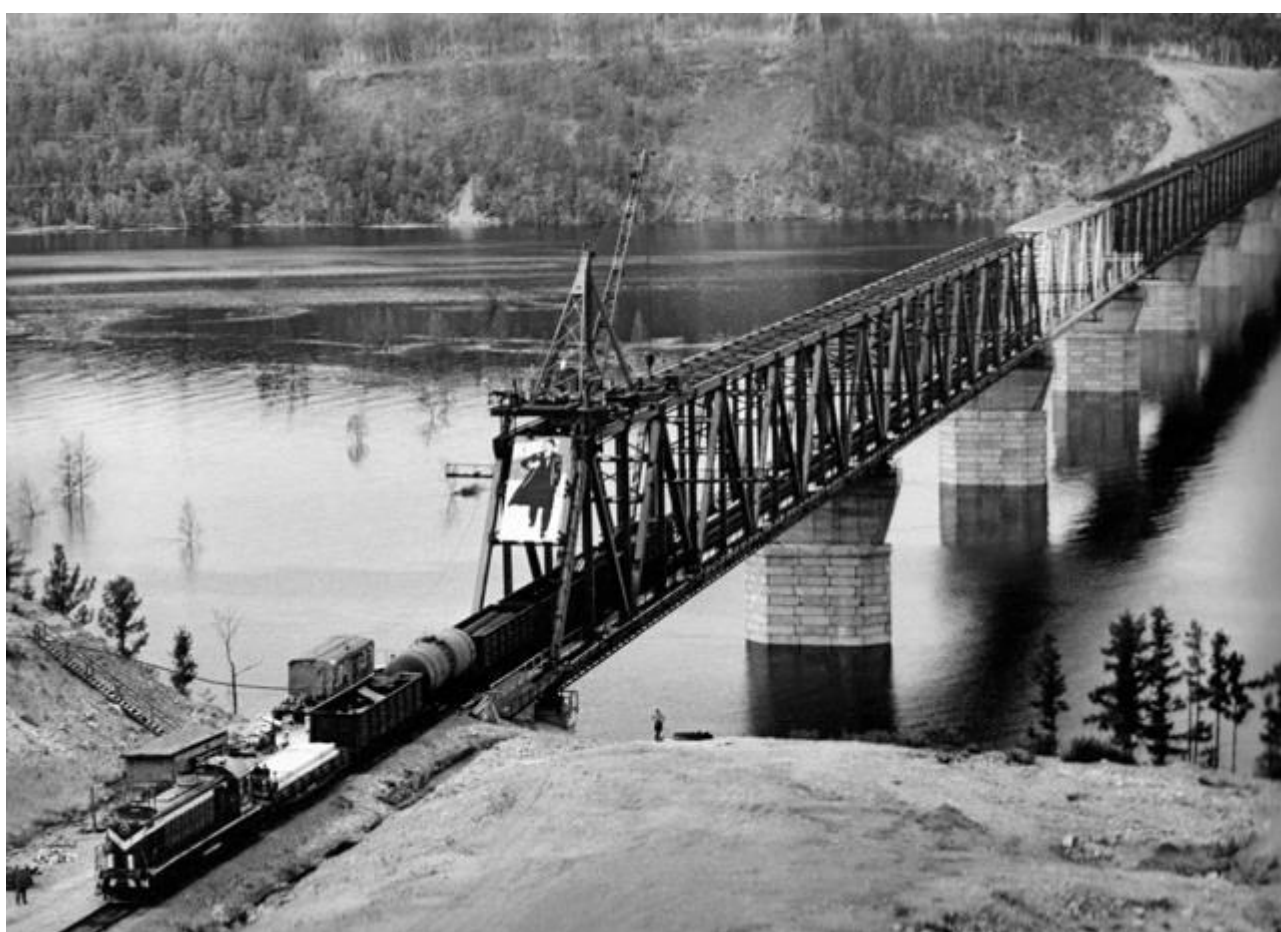
славы строителей БАМ

Не был достроен 15-километровый туннель под Северо-Муйским хребтом, который должен был стать самым длинным туннелем 5-километровый туннель под Северо-Муйским хребтом, который должен был стать самым длинным туннелем в СССР. Вместо него поезда переходили через хребет по длинному перевальному обходу.

В 1989 году вступил в строй новый обход. Его длина была 61 км и на нем было уже 2 туннеля, а также необычно высокие виадуки с двухъярусными опорами, включая знаменитый Чертов мост- виадук в крутом повороте на уклоне через долину реки Итыкыт.



Главная особенность нового обхода - крутизна подъемов не более 18%. Теперь пассажиры могли ездить по обходу без ограничений. Этот обход эксплуатируется до сих пор В 1989 г. был подписан акт Государственной комиссии о приемке в постоянную эксплуатацию последних перегонов БАМ. Вся магистраль передана железнодорожникам (МПС ССС БАМ обеспечивает хозяйственное обслуживание территории 1,5 млн. км². В мировой практике нет примеров эксплуатации построенных участков железной дороги с одновременным продолжением строительства. Первоочередными задачами для дороги при постепенном вводе её в эксплуатацию стали разработка и практическое внедрение методов организации перевозочного процесса в сложных технологических и природно-климатических условиях.



БАМ сегодня

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. 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. Сейчас основная часть Байкало-Амурской магистрали характеризуется высокой технической оснащённостью. Она на треть электрифицирована, обеспечена системами автоблокировки, автоматического перевода стрелок и т. д.

Являясь самым коротким железнодорожным путем к портам Тихого океана, в Южную Якутию и другие регионы России, магистраль сокращает расстояние перевозки грузов до Приморья, Владивостока и Находки более чем на 200 километров, Ванино — почти на 500 километров, Якутии — на 600 километров, а для грузов, которые следуют на Сахалин, Камчатку и в Магадан, — на 1000 километров. В военно-стратегическом смысле магистраль парирует возможные сбои и перерывы в движении поездов на Транссибе.

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.

В настоящее время БАМ никак нельзя назвать дорогой-призраком. Магистраль как самая настоящая артерия, наполненная, правда, не кровью, а сталью, несёт в себе жизнь в слабо освоенные районы, даёт рабочие места и обеспечивает социально-бытовые условия. Разрабатываются новые месторождения, проектируются пути и шахты. Всё это было бы невозможно без мощнейшей инфраструктуры, требующей постоянного развития и модернизации.

Будущее БАМа

До 2024 года Россия намерена в полтора раза увеличить пропускную способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, сократить транзитное время контейнерных маршрутов с Дальнего Востока до западных границ России до 7 дней, а объем транзитных перевозок контейнеров увеличить в 4 раза. Такие планы прописаны в федеральном проекте «Железнодорожный транспорт и транзит». В ближайшие пять лет Россия планирует крупные вложения в магистральную инфраструктуру. В рамках нацпроекта предполагается «связать» страну за счет расширения и модернизации железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной инфраструктуры.

К 2024 году пропускная способность Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей должна увеличиться в полтора раза до 180 млн тонн. Более эффективно должны применяться и железнодорожные подходы к морским портам Азово-Черноморского бассейна. Наконец, время перевозки контейнеров сократится до семи дней. Это касается в том числе транзита с Дальнего Востока до западной границы РФ. Объем перевозок к 2024 году должен увеличиться в 4 раза. Увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба позволит снять инфраструктурные ограничения для развития экономики и раскрыть весь потенциал Дальнего Востока, ожидают в правительстве. Проект развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона стоит 520,5 млрд рублей.

Перспективы развития БАМа:

Стратегическое положение БАМа, технико-экономический потенциал района его прохождения настолько огромен, что, безусловно, будет востребован Россией в обозримом будущем.

Ключевые станции БАМа:

- Тайшет;
- Лена;
- Таксимо;

Общая протяженность БАМа от Тайшета до Советской Гавани составляет 4300 км.

ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ



Заключение

Рассматривая БАМ как продукт эпохи, можно беспристрастно утверждать, что БАМ был одним из последних всплесков высокой волны таящегося в народе, в том числе у молодежи, такого «таинственного» внутреннего потенциала, как источника мужества и самоотверженного мирного и ратного труда, который называют духом народа.

Есть и другая оценка БАМа -- это значимость построенной магистрали и значимость самого создания ее в нашей экономической и политической истории. Она состоит в том, что видение БАМа постигается на отдалении во времени, как явление историческое; «лицом к лицу - лица не увидеть». И чем дальше будет удаляться в прошлое эпоха создания БАМа, тем подобно гигантскому горному массиву, он будет для нас и наших потомков все более и более возвышаться во всем своем неповторимом рукотворном величии.

Слава творцам БАМ!