

добровольно. Первые военные строительные подразделения прибыли на БАМ в августе 1974 года. Над строительством инфраструктуры БАМа взяли шефство республики СССР — станцию Ургал строила Украина, Муякан — Белоруссия, Уоян — Литва, Кичера — Эстония, Таюра — Армения, Улькан — Азербайджан, Солони — Таджикистан, Алонка — Молдавия, Тында строилась под шефством Москвы. Параллельно велось строительство и «на выходе» — в портах Ванино и Советская Гавань.

Комсомольцы и военные строили дорогу почти так же быстро, как заключенные. В 1979 году был завершен участок Комсомольск—Березовка, который замкнул восточное кольцо БАМа (Известковая—Ургал—Комсомольск—Волочаевка). К 1981 году, когда магистраль в системе МПС официально стала самостоятельной Байкало-Амурской железной дорогой с управлением в Тынде, эксплуатационная длина путей новой дороги составляла более 1,6 тыс. км. На западном участке в том же году была введена в эксплуатацию линия Лена—Нижеангарск. В 1982 году на восточном участке БАМа было открыто рабочее движение поездов от Тынды до станции Верхнезейск, а в ноябре того же года сдан в постоянную эксплуатацию 300-километровый участок Ургал—Постышево.

Стыковка западного и восточного участков путей произошла в сентябре 1984 года, а 1 октября состоялась торжественная укладка «золотых» звеньев БАМа на станции Кузнга в Читинской области. Еще пять лет продолжалась работа по достройке инфраструктуры БАМа и вспомогательных веток. В 1989 году был подписан акт о приемке магистральной, и на ней началось сквозное движение поездов. Но окончательные работы по строительству БАМа были завершены только через 14 лет, когда в 2003 году открылся пятый по размеру в мире 15-километровый Северомуйский тоннель, подготовительные работы по которому начались еще в 1976 году. До окончания строительства тоннеля поездам приходилось идти по 64-километровому обходу.

ЧТО ДАЛЬШЕ? Строительство магистрали обошлось Советскому Союзу в ценах 1991 года без учета упущенной выгоды в 17,7 млрд руб., это был крупнейший инфра-

структурный проект в истории СССР. Военно-стратегическая задача дублирования Транссиба на большем расстоянии от границы была успешно решена, но экономической выгоды проект до сих пор так и не принес.

Уже в 1980-е годы советские экономисты указывали на то, что из девяти ТПК, которые должны были обеспечить загрузку БАМа, реализован только один — в Нерюнгринском угольном бассейне. С тех пор ситуация если и улучшилась, то не сильно. Большинство крупнейших месторождений, которые могли бы обеспечить БАМу дополнительную загрузку, до сих пор не разрабатываются.

По магистрали перевозится 8–10 млн тонн грузов в год, и при таких небольших объемах магистраль продолжает оставаться нерентабельной, принося ОАО «Российские железные дороги» несколько миллиардов рублей убытков в год. Пассажирские перевозки на БАМе еще менее интенсивны. Сегодня БАМ перевозит около 12 млн человек в год — немногим более 1% пассажирских перевозок по стране. Интенсивность движения пассажирских поездов по магистрали незначительна — одна-две пары поездов в сутки, как в дальнем, так и в пригородном сообщении на участке Комсомольск—Северобайкальский, и 9–16 пар на западном участке.

Надежда на то, что ситуация сдвинется с мертвой точки, появилась в последние несколько лет, когда активизировалась работа по освоению месторождений в зоне магистрали. В 2003 году холдинг «Базовый элемент» купил группу «Евросиб» крупнейшее в России Чинейское месторождение ванадийсодержащих и медно-сульфидных руд с драгоценными металлами. В 2007 году был найден инвестор для освоения Эльгинского месторождения, лицензию на которое вместе с компанией «Якутуголь» купила металлургическая компания «Мечел». В 2008 году прошел конкурс по продаже лицензии на освоение Удокана, владельцем лицензии стал «Металлоинвест», который договорился разрабатывать его совместно с госкорпорацией «Ростехнологии». Группа Агисот начала разработку месторождений титаномагнетитовых руд Куранах и Большой Сейм.

Но самым значительным аргументом в пользу дальнейшего развития БАМа стало то, что рост объемов железно-

рожных перевозок в стране в 1998–2007 годах позволял предположить, что объем перевозок грузов по Транссибирской магистрали может достичь пределов ее пропускной способности и новые объемы перевозок будет брать на себя уже дублирующая трасса.

Учитывая эти факторы, в 2007 году ОАО РЖД разработало стратегическую программу развития БАМа до 2020 года. Программа, конечно, была рассчитана без учета будущего экономического кризиса. Было просчитано два варианта — пессимистичный, предполагающий рост объема перевозок грузов в порты Ванино и Советская Гавань (до 30 млн тонн в год), и оптимистичный — с расчетом на рост перевозок до 53 млн тонн в год. Грузопотоки в основном планировалось увеличить за счет новых разрабатываемых месторождений в зоне магистрали, но рассчитывали и на новые транзитные грузы.

Президент ОАО РЖД Владимир Якунин не раз говорил, что в идеале в долгосрочной перспективе грузовые перевозки в регионе должны уйти на БАМ, а Транссиб должен специализироваться на пассажирских и контейнерных перевозках. Программа также предусматривала усиленное развитие конечной точки БАМа — Ванино—Совгаваньского транспортного узла со строительством новых терминалов по перевалке угля (СУЭК и «Саха транспортная компания», принадлежащая «Мечелу»), лесных и металлоломных грузов (Evraz Group), глинозема, алюминия и лесных грузов («Базовый элемент») и руды (рудник «Покровский», принадлежащий Агисот). Предполагалось, что расти, хотя и не так быстро, будет и пассажирооборот — с нынешних 2,4 млрд пассажирокилометров до 2,8 млрд в 2020 году.

При первом варианте программы на развитие магистрали до 2020 года планировалось потратить 247,3 млрд руб., во втором — 317,2 млрд руб. в ценах 2006 года. За счет этих инвестиций (на первых этапах планировалось, что 70% вложений обеспечит ОАО РЖД, а остальные 30% — инвестфонд) предполагалось удлинить и построить дополнительные приемо-отправительные пути на станциях, восстановить разорванные в 1990-е годы, построить 1 313 км ветвей главных путей, модернизировать инфраструктуру магистрали.

В теоретическом долгосрочном плане программа, как и в 1970-е годы, предусматривает продолжение БАМа на север в сторону Магадана, Камчатки и Чукотки. Эти проекты зафиксированы и в стратегическом плане развития российских железных дорог до 2030 года. Строится железнодорожная линия Томмот—Якутск, которая свяжет БАМ с районами Якутии, ранее доступными только с помощью водного транспорта.

Но мировой экономический кризис поставил эти планы под вопрос. Падение перевозок с началом кризиса, по крайней мере в краткосрочной перспективе, сняло вопрос о перегрузке Транссиба. Почти все проекты по освоению зоны БАМа, как и большинство новых проектов в стране, оказались заморожены.

«Базэл» до сих пор разрабатывает ТЭО Чинейского месторождения, а с учетом долговых проблем компании реализация этого проекта, скорее всего, будет отложена на неопределенный срок. Ближе всего к реализации был Эльгинский проект, но и тут возникли проблемы: в апреле из-за долгов «Мечела» перед подрядчиками было остановлено строительство железнодорожной ветки к месторождению, необходимой для его ввода в строй. Подготовка к освоению Удокана тоже идет неспешно: «Металлоинвест», несмотря на требования Роснедр, до сих пор даже не оплатил выигранную прошлым летом лицензию.

Нефтегазовые месторождения региона тоже не стали источником грузов для БАМа: транспортировку нефти по железнодорожной части трубопровода Восточная Сибирь—Тихий океан (ОАО РЖД и Минтранс предлагали задействовать в этом проекте БАМ, министр Игорь Левитин рассчитывал, что это покроет хотя бы часть убытков от его содержания) было решено полностью осуществлять по Транссибу.

В институте «Гипротрансти», разрабатывавшем программу строительства БАМа, констатируют, что реализация проекта будет зависеть от того, как быстро закончится экономический спад и «как быстро сработают инвесторы». Впрочем, в долгосрочной перспективе перевозки по Транссибу все равно будут расти, а месторождения будут осваиваться, уверены в институте. Так что программа развития БАМа пока не пересматривается. ■

