Министерство образования Республики Саха ( Якутия)

МКУ «Управление образования МО «Намский улус» Республики Саха (Я)»

МОУ « Хатырыкская средняя общеобразовательная школа имени М.К.Аммосова»

« Строительство железной дороги в Якутии »

Выполнил : Дьяконов Айаал

ученик 11класса

Руководитель: Наумова А.И.

2016 г.

Содержание:

1.Введение…………………………………………………………………….. 3 с.

2. Основная часть

2.1. М.К.Аммосов о роли строительства железной дороги…………4 с.

2.2. Из истории строительства железной дороги в Якутии…… 8 с.

2.3. Земляки-якутяне на БАМе – стройке века

3.Заключение………………………………………………………………………12 с.

4.Список использованной литературы……………………………………………14 с.

Введение

Одним из главных знаменательных событий 2011 года стал приезд Президента Российской Федерации в нашу республику.15 ноября 2011 года состоялась церемония укладки «золотого звена» на станции Нижний Бестях, в которой принял участие Президент России Дмитрий Медведев. Тем самым был завершен важнейший этап строительства — правый берег Лены связан с железными дорогами России, и для полного соединения г. Якутска — крупнейшего города северо-востока России — с железнодорожной сетью осталось построить мост либо другой переход через реку — тоннель.

Это событие ждали в течение нескольких десятилетий, поэтому его отмечали как большой праздник. В Якутске праздничные мероприятия сопровождались концертом мастеров искусств и праздничным салютом. Но несмотря на это все-таки у многих людей вызывает опасение, что будет установлена непрерывная связь с центром ( «Большой землей»). Известно также, что вопрос строительства железной дороги до Якутска поднимался еще в 19 веке, что видный государственный деятель М.К.Аммосов за годы правления молодой республикой неоднократно поднимал эту тему и очень подробно изложил в своих трудах необходимость данного мероприятия. Надо взять на заметку еще то, что 2012 год богат на памятные исторические даты: 115-летие со дня рождения видного государственного деятеля, основателя Республики М.К.Аммосова и 90-летие образования ЯАССР.

Эти перечисленные 3 события тесно взаимосвязаны между собой. Таким образом, исследование жизни и деятельности М.К.Аммосова , раскрытие его роли в развитии нашего края, в строительстве железной дороги являются очень актуальными. Основываясь на выше изложенном, тему исследовательской работы определил так – «Строительство железной дороги в Якутии».

**Цель работы**: изучение роли М.К.Аммосова в строительстве железной дороги

Исходя из этого, определены **следующие задачи**:

1. Расширить знания о жизни и деятельности М.К.Аммосова
2. Изучить историю строительства железной дороги
3. Собрать материалы о земляках - участниках этой стройки.

**Объектом исследования** является: история строительства железной дороги в Якутии

**Предметом исследования** становится строительство железной дороги

**Основная часть**

**2.1. М.К.Аммосов о строительстве железной дороги**

Работая председателем СНК ЯАССР, М.К.Аммосов много выступал и доказывал о необходимости строительства железной дороги до Якутска. В его статье «Старое и новое в железнодорожной проблеме Якутии», которая была напечатана в журнале «Хозяйство Якутии» за №3-4 от 1927 года он очень доступно изложил свои взгляды по этому вопросу. В частности , М.К.Аммосов связал строительство дороги с индустриализацией страны .Пишет о том, что индустриализация находит свое практическое выражение в развитии электрификации и широкого дорожного( транспортного) строительства.

Здесь он ссылается на генеральный план, составленный в начале 1927 года и считает, что затраты на транспортное строительство могут быть оправданы , если в Якутии будут развиваться крупные отрасли промышленности. И делает небольшой вывод, что «вопрос о темпе строительства будет разрешаться в зависимости от характера тех отраслей хозяйства, кои будут эксплуатироваться после проведения дороги».

В своей статье Аммосов выделяет две отрасли хозяйства, имеющие общесоюзное значение: 1) золотопромышленность и 2) пушной промысел. Далее обозначил ближайшие перспективы развития: 1) расширение золотой, а также платиновой и шпатовой ( исландской) промышленности;2) развитие соляной промышленности с вывозом на Дальний Восток;3) развитие железнорудной промышленности с вывозом в Японию;4) развитие серебросвинцовой промышленности;5) развитие рыбной промышленности; 6) вывоз леса.

В книге «М.К.Аммосов. Неизвестные страницы жизни и деятельности», посвященной 100-летию со дня рождения М.К.Аммосова, представлены архивные документы. Здесь мое внимание привлек документ «Конспект вопросов и предложений особой делегации правительства ЯАССР об отпуске средств из резервного фонда СНК СССР на неотложные нужды хозяйственного развития Якутии». Этот документ датируется апрелем 1926 года, подписан от имени особой делегации Правительства Якутской АССР в составе Аммосова М.К.,Винокурова И.Н., Барахова И.Н. К числу неотложных нужд относятся 4 вопроса:

- Об отпуске средств из резервного Фонда СНК СССР на осуществление воздушной связи с Якутией

- *О постройке железнодорожной линии Якутск- Амур*

*-*О выдаче средств на организацию Колымской товарной экспедиции

- Об удлинении сроков кредитования и о снижении банковских процентов для госторговли и кооперации Якутии.

По интересующему нас вопросу здесь отмечено, что железная дорога является единственным путем «оживления производительных сил такого богатейшего возможностями края, каким является Якутия». Далее внесены такие предложения:

1. Признать первоочередной и подлежащей включению в пятилетний план железнодорожного строительства постройку железнодорожной линии, связывающей Сибирь с Якутией и всем Ленским краем.
2. Предусмотреть отпуск в будущем 1926-27 гг.необходимых средств на производство изыскательных работ для окончательного определения направления.
3. Поручить Госплану и НКПС в течение 1926-27 гг.разработать и внести в СТО смету и план указанного строительства.

В «Докладной записке особой делегации Правительства ЯАССР В ВЦИК о притязаниях ДВК на Алданский округ Якутии» от 8 мая 1926 года читаем следующее: «Мы не скрываем того, что в случае соединения Алданского округа железнодорожной линией с Амурской железной дорогой (о чем мы сами усиленно ходатайствуем перед центром) наиболее дешевым средством связи не только приисков, но всей Якутии с центром, явится эта линия».

В статье «Индустриализация Якутии», напечатанной 13 февраля 1927 года в газете «Автономная Якутия» М.К.Аммосов пишет , что «выдвигается, как необходимая предпосылка к индустриализации, развитие дорожного строительства и развитие средств связи. Без осуществления самых необходимых мер по развитию путей сообщения, без ликвидации исторической экономической изолированности Якутии- трудно рассчитывать на значительное и быстрое промышленное развитие».

16 августа 1927 года была отправлена телеграмма М.К.Аммосова председателю ВСНХ СССР,РСФСР, Госплан СССР,РСФСР, Якутскому представительству в Москве о необходимости продолжения изыскательских работ по строительству железной дороги в Якутии.Здесь он выделяет следующее: «Целевым заданиям уточнить, обосновать намечающимся железнодорожным выходом перспективы горной промышленности, определив запасы, возможности эксплуатации».

3 января 1928 года М.Аммосов отправил «Письмо в геологический комитет о расширении изучения и выявления полезных ископаемых Якутии», в котором пишет о своей неудовлетворенностью темпами изучения полезных ископаемых Якутии. От имени Правительства Республики предлагает расширить в гораздо большем масштабе и по- новому поставить дело изучения и выявления полезных ископаемых. В это письме он также в связи с предложениями о длительном изучении ( в объеме 5 лет) пишет следующее: «Центральной идеей генерального плана является задача ликвидации экономической изолированности Якутии путем большего строительства путей сообщения и , в частности, проведения железной дороги от Уссурийской дороги до р.Лены (г.Якутск)».

**2.2.Строительство железной дороги в Якутии**

. В конце XIX — начале XX века в России строится Транссибирская магистраль. Примерно в это же время появилась идея прокладки железной дороги от Транссиба по территории Приамурья и Якутии — до города Якутска.

В 1904 г. французский предприниматель Лоик де Лобель совместно с американцами предложил России осуществить строительство железнодорожной магистрали Сибирь — Аляска через Чукотку и Якутию до соединения с Транссибом с сохранением права эксплуатации шестнадцатимильной зоны на 90 лет. Межведомственным совещанием России это предложение отклонено.

1906 год. Совет министров России во главе с С. Ю. Витте вернулся к этому вопросу и принял соответствующее решение. Осуществить его не удалось в связи с Русско-японской войной.

1912 год. Государственная Дума России обсуждает железнодорожную смету по строительству железной дороги в Якутскую область. Этим дело и закончилось, а там и Первая мировая назрела.

1931 год. Совнарком Якутской АССР ставит вопрос о необходимости изыскательских работ по строительству железной дороги до Якутска.

Строительство AЯМа началось в 1930-х, со строительства линии Бамовская — Тында (тогда посёлок Тындинский) как часть запланированного строительства Байкало-Амурской магистрали. В 1940-41 гг. на этой линии велось активное строительство и были уложены рельсы, но в 1942 г. она была разобрана, поскольку Великая Отечественная война отменила строительство БАМа, и рельсы, снятые здесь, были использованы для строительства Волжской рокадной дороги.

1950—1952 годы. Институт комплексных транспортных проблем при Госплане СССР подтвердил целесообразность строительства железной дороги с юга на север на участке Беркакит — Томмот. Принято постановление Правительства СССР о сооружении железной дороги, соединяющей БАМ с Якутском.

1972 год, 5 апреля. Начало повторного строительства участка Бамовская — Тында, призванного служить как начальным участком АЯМа, так и линией, соединяющей Транссиб с БАМом.

1974 год. 8 мая в Тынду прибыл первый поезд. Рабочее движение на линии Бамовская — Тында началось в ноябре 1976 г., полностью линия введена в эксплуатацию в октябре 1977 г. В то же самое время линия была продолжена к северу, в Якутию, на территорию Южно-Якутского ТПК.

1975 год, октябрь. Укладка «серебряного звена» пути на север, на Беркакит, к границе Амурской области и Якутии.

1976 год. Стальные пути подошли к разъезду «Якутский», 2 ноября уложено «золотое звено».

1978 год, 26 октября. Закончилась укладка рельсов на станции Угольная к Нерюнгринскому угольному разрезу, а в декабре линия Тында — Беркакит принята в постоянную эксплуатацию. Через год по ней переправлялось по 700 вагонов угля ежедневно.

1984 год. Открыто пассажирское движение от г. Нерюнгри.

1985 год, 7 марта. Совмин СССР принял решение о строительстве железнодорожной магистрали к столице Якутской АССР — городу Якутску. Однако дальнейшее строительство затянулось по причинам сложностей в стране («перестройка»), недостаточного финансирования, других политических и экономических причин.

1985—2005.Строительство магистрали Беркакит — Томмот — Якутск началось в 1985 году по постановлению Совета Министров СССР от 7 марта 1985 года № 216 «О строительстве железнодорожной линии Беркакит — Томмот — Якутск». По первоначальному плану, дорога должна была прийти в Якутск (включая построенный мост, вокзал и всю инфраструктуру) уже в 1992 году.

**Этапы строительства железной дороги Беркакит — Томмот — Якутск**

1985 г., 11 апреля — (0 км). Начало строительства трассы от Нерюнгри на Якутск.

1992 г. — (294 км). Укладка «золотого» звена на ст. Алдан.

1993 г. Стройке придан федеральный статус. В этот период было принято множество постановлений правительства РФ о продолжении стройки — «О мерах по завершению строительства железнодорожной линии Беркакит — Томмот — Якутск» (январь), постановление Верховного Совета РС(Я) «О первоочередных задачах продолжения строительства». Образована Дирекция по строительству этой линии и даже Министерство по делам Амуро-Якутской магистрали РС(Я), утвержден переработанный проект строительства.

1995 г., 2 октября. Для управления и завершения строительства Амуро-Якутской железнодорожной магистрали было создано ОАО АК «Железные дороги Якутии».

1995 г. Утвержден проект строительства железной дороги на участке Томмот — Якутск (Нижний Бестях). Но…

1997 г. — (376 км). Укладка «золотого» звена на ст. Томмот. Рельсы здесь встали надёжно и уже надолго.

Нетрудно убедиться, что стройка, начатая когда-то с энтузиазмом, велась крайне медленно из-за тяжёлой социально-экономической ситуации в стране и смены общественно-политического строя. В общей сложности за все время строительства активные работы останавливались из-за недофинансирования 20 раз.

1997—2002 г. — путевое развитие станций, строительство грузовых дворов, локомотивного депо и других объектов. Строительство по титулу Томмот — Якутск фактически остановлено.

500-метровый мост через реку Алдан в Томмоте, наиболее крупный на линии помимо моста через Лену, был закончен в 1990-х, но ряд лет простоял без использования. Дальнейшая секция длиной приблизительно 60 километров находилась в работе, когда финансовые проблемы остановили проект.

**Новый этап строительства**

В январе 2002 г. президентом Республики Саха (Якутия) становится Вячеслав Штыров. Он реанимировал проект железной дороги до Якутска. Первое же его совещание после вступления в должность было обращено к проблемам компании «Железные дороги Якутии». Были приняты принципиальные решения, правильность которых показало время:

1. Строительство было отделено от эксплуатации. Создана республиканская Дирекция по строительству железной дороги Беркакит — Томмот — Якутск.

2. Акционерная компания «Железные дороги Якутии» была переведена из г. Якутск в г. Алдан в непосредственную близость к эксплуатируемому участку Беркакит — Томмот.

3. Правительству РС(Я) поручено сформировать Инвестиционную программу по достройке линии Беркакит — Томмот, имеющей целью доведение технического состояния линии и эксплуатирующей организации до норм лицензионных требований по перевозке грузов и пассажиров.

Результатом последующей работы стало то, что, при активной поддержке президента Якутии, в 2003 г. была принята программа достройки линии Беркакит — Томмот до норм временной эксплуатации с пуском пассажирского движения в 2004 году.

28 августа 2004 года был торжественно открыт участок Нерюнгри — Томмот по нормам временной эксплуатации с пуском пассажирского движения. С 1 сентября 2004 г. на этом участке ходит регулярный ежедневный круглогодичный пассажирский поезд № 323/324 Томмот — Нерюнгри-Пасс. — Томмот формирования компании ЖДЯ с прицепными вагонами до Тынды (ежедневно), Благовещенска (через день), Хабаровска (дважды в неделю) и Москвы (пять раз в месяц).[16] Само собой разумеется, грузовое движение, особенно на участке Нерюнгри — Алдан, было и раньше.

На 2005 год по АЯМу осуществлялось движение:

пассажирское и грузовое — до станции Томмот (570 км от разъезда Бестужево на БАМе, 377 км от Беркакита).

Достройка линии Беркакит — Томмот и активная работа с Правительством РФ по необходимости продолжения строительства железнодорожной линии до Якутска привели к принятию постановления Правительства РФ № 242 от 15 мая 2004 года "О неотложных мерах по строительству железной дороги «Беркакит — Томмот — Якутск». Стройка от Томмота началась в апреле 2005 г. и в течение этого и следующего годов велась весьма интенсивно. Так, летом 2006 г. был полностью принят в эксплуатацию мост через Алдан, а на примерно 200-километровом участке к северу от Томмота развернулись очень активные земляные работы с использованием большого количества техники и работающих. Однако в сентябре 2007 года предприятия, ведущие строительство участка железной дороги Томмот — Кёрдем, резко сократили объёмы работ из-за тяжёлого финансового положения. На 1 августа 2007 года подрядными организациями были выполнены работы стоимостью 4,6 млрд рублей, однако профинансировано было чуть больше 1,1 млрд рублей. Налоговой инспекцией были арестованы расчётные счета ООО «Сахатрансмеханизация» — подрядчика, работавшего на возведении земляного полотна.[17] Подрядчик ОАО «Тындатрансстрой» не имел возможности оплаты проезда рабочих к месту работы и организации питания на вахте, не было средств на приобретение деталей для укладки верхнего строения пути. В некоторых подрядных организациях задержка заработной платы составляла свыше трёх месяцев. Финансовые проблемы были связаны с тем, что основной инвестор стройки — Правительство Якутии — в 2007 году не выделял средства. На финансирование строительства в 2007 и последующие годы планировалось направить средства от продажи акций АО «Якутуголь» и АО «Эльгауголь», но из-за несогласованности с Росимуществом аукцион удалось назначить только на 5 октября. Из-за задержки финансирования целевая задача — укладка верхнего строения пути до разъезда Карбыкан (533 км трассы) — не была выполнена. Было сдано под укладку 13 км земляного полотна, 7 мостов. В высокой степени готовности находились 72 км земполотна и 5 мостов.[18]

2008

22 июля 2008 г. вышло постановление Правительства РФ № 553 «О мерах по продолжению строительства ж/д линии Беркакит — Томмот — Якутск». Согласно ему и по согласованию с правительством Республики Саха (Якутия), Министерством транспорта России, Росжелдором и другими инстанциями были объединены два титула — Томмот — Кёрдем и Кёрдем — Нижний Бестях. С этого момента появился новый титул Томмот — Нижний Бестях. Сделано это было с целью упрощения и улучшения финансирования и управления строительством. Произошла своего рода перезагрузка строительства. Поэтому понадобилось провести новый тендер для определения подрядчика, он был проведён в конце октября, победителем стала корпорация «Трансстрой-Восток» (якутское подразделение группы компаний «Трансстрой» — наследника Министерства транспортного строительства СССР[19]), которая и вела строительство с самого его начала (2005 г.).[20] Объединение титулов и «перезагрузка» благотворно сказались на перспективах продолжения строительства. По сути, это означало, что федеральный центр и правительство РС(Я) сумели договориться о том, кто и в каких долях должен финансировать стройку. С этого времени дела на титуле сразу оживились.

На ноябрь 2008 г., рельсы уже уложены на 483 км линии Беркакит — Томмот — Кёрдем — Якутск. Транспортные строители полным ходом ведут отсыпку земляного полотна на станции Кёрдем, конечной станции титула Томмот — Кёрдем, 737 км трассы. Интенсивно ведутся земляные работы с разработкой выемок на 651—670, 691—698, 717—735 километрах железнодорожной линии. Специалистами сдан под укладку участок на 681—615 км. Монтеры пути зашли с укладкой верхнего строения пути за станцию Амга, первую узловую станцию линии Томмот — Кёрдем, которая находится на 476 км трассы. От ст. Томмот это первые 100 км уложенной и забалластированной рельсошпальной решётки. Параллельно ведутся работы по путевому развитию станции. До 660 км уже полностью готовы искусственные сооружения, такие как мосты и водопропускные трубы. Сдан в эксплуатацию мост через реку Амга на строящейся железнодорожной линии Томмот — Кёрдем — Правая Лена — Якутск и участка Правая Лена — Нижний Бестях. Мостовой переход длиной 347 метров близ посёлка Верхняя Амга стал вторым по величине искусственным сооружением на участке Томмот — Кёрдем после сданного в 2006 году моста через реку Алдан (497 метров). На участке Томмот — Кёрдем уже возвели 14 мостовых переходов, ещё семь — достраиваются. После сдачи моста через Амгу строителям предстоит возвести лишь ещё один сопоставимый по сложности объект — трёхкилометровый мост через Лену. Начало его строительства запланировано на 2012 год. Строительство линии Беркакит — Томмот — Якутск планируется завершить в 2013 году. Принято решение, что после завершения участка Томмот — Кёрдем, трасса будет продолжена по правому берегу реки Лена до посёлка Нижний Бестях, в котором будет транспортный узел; и ветка до речного порта Якутска через железнодорожно-автомобильный мост, который будет построен не в Кёрдеме и не в Бестяхе, а в Табагинском створе — возле посёлка Табага (20 км южнее Якутска), где самое узкое место реки Лена. Проектная длина моста — 3000 м.

8 декабря 2008 года в присутствии президента Якутии В. А. Штырова в посёлке Верхняя Амга состоялась церемония сдачи железнодорожного моста через реку Амгу и укладки «Серебряного звена» на 482-м км.

2009

В августе 2009 года работы велись на 575-м километре, возле Улуу.[21][22] К этому времени было уложено 100 км пути из 180 км, запланированных на 2009 год.[21] Финансирование на 2009 год было запланировано в размере 9 млрд рублей.[21] На строительстве задействовано 10 подрядных организаций, около 2 тыс. человек, 600 единиц техники.[22] Летом-осенью 2009 г. укладка рельсошпальной решётки велась со скоростью 30 и более километров в месяц — достигнуты рекордные показатели укладки за всю историю строительства АЯМа.

«Трансстрой» справился с целевой задачей 2009 года — путеукладчик был возле станции Ханиердах (662 км) уже в начале декабря. По словам самого генерального директора корпорации «Трансстрой-Восток» Александра Дудникова, в это время велись работы на самой станции Ханиердах, в частности, её путевое развитие, обустройство.[23] Таким образом, за 2009 г. уложено 180 км верхнего строения пути на север к Якутску от станции Амга (на р. Амга). Также отсыпано 113 км земляного полотна под железную дорогу и 9 км притрассовой автодороги, построено 22 моста, уложено 74 км оптико-волоконной линии связи. Всего за отчетный период на строительстве комплекса освоено 7 млрд рублей.[24]

2010

План на 2010 г. был таков: уложить рельсы до Кёрдема (737 км), земляное полотно и мосты подготовить до Рассолоды (773 км), просеку пробить полностью, до Нижнего Бестяха (814 км). Строительство станции Нижний Бестях началось также в 2010 г. Финансирование пускового комплекса на 2010 г. запланировано в размере чуть более 8 млрд руб., из них 6 млрд. — федеральные средства (ФБ) и чуть более 2 млрд. — средства РИК (из вырученных Якутией от продажи угольных активов).

26 апреля путеукладчик пересек административную границу Алданского и Хангаласского районов Якутии (примерно 690 км). Железная дорога вступила на территорию центральной Якутии с преобладающим якутским населением и сельскохозяйственным укладом жизни. По этому случаю был проведён небольшой митинг и перед транспортными строителями была поставлена задача — к осени зайти с укладкой на станцию Кердем, когда-то считавшуюся конечной, и выйти таким образом на берег Лены.

Задача в итоге была выполнена. Накануне Дня Республики, 25 сентября, в торжественной обстановке было уложено «серебряное звено» на станции Кердем. Тем самым был завершен первый пусковой комплекс железнодорожной линии Томмот — Якутск. В этот день на станции Кердем состоялись праздничный митинг, концерт коллективов художественной самодеятельности и другие праздничные мероприятия.Теперь перед строителями стоит новая задача — в 2012 году зайти с укладкой на станцию Нижний Бестях, на правом берегу Лены прямо напротив Якутска.

На конец 2010 г. на строительстве пускового комплекса Томмот — Якутск (Нижний Бестях) освоено капитальных вложений на сумму 31.043,77 млн рублей, в том числе 8.281,8 млн рублей — объём освоенных средств за истекший 2010 год. Строители, преодолевая сложные инженерно-геологические условия, ведут строительство железной дороги в условиях центральной Якутии. Отсыпано земляного полотна 25 млн кубических метров. Построено 60 ж/д мостов, из которых 2 больших — 500-м. мост через Алдан и 330-м. мост через реку Амга, 263 малых искусственных сооружений. В путь забалластировано 488 тысяч кубометров ПГС. Для выполнения работ по укладке верхнего строения пути на ст. Томмот развернута звеносборочная база, где смонтированы два звеносборочных стенда ЗС-400, общая производительность 800 метров в смену. Для обеспечения темпа укладки развернута также промежуточная звеносборочная база на ст. Амга (ЗС-400 — 1шт). Уложено 126,3 км кабеля ВОЛС.

С начала строительства от станции Томмот уложено 370 км железнодорожного пути из 439 км по проекту. До станции Нижний Бестях осталось уложить 69 км пути. Уложено также 39 км станционных путей, 104 комплектов стрелочных переводов. В полном объёме выполнены работы по рубке просеки от ст. Томмот до ст. Нижний Бестях. На участке Кердем — Нижний Бестях отсыпано 95 % земляного полотна. Также отсыпано 95 % станционных путей и площадок под строительство объектов на станции Нижний Бестях. Из 74 мостов по проекту сданы под укладку железнодорожного полотна 62 моста, в работе находятся ещё 10. Из 364 водопропускных металлогофрированных труб построено 287. Исходно-разрешительная документация выполнена в полном объёме на весь объект.

2011

В качестве одной из целевых задач в 2011 году для корпорации «Трансстрой-Восток» является укладка оставшихся 69 км железнодорожного полотна до ст. Нижний Бестях. Также планируется развернуть масштабное строительство служебно-технических зданий и сооружений на самой станции Нижний Бестях, с тем, чтобы закончить эти работы уже в 2012 году. В том числе будет продолжено строительство железнодорожного вокзала, начнутся работы по возведению грузового двора, депо для пассажирских поездов и маневровых локомотивов, пункта экипировки пассажирских поездов, устройство пути для отстоя путевой техники. По оценке генерального директора корпорации «Трансстрой-Восток» Александра Дудникова, общий объём планируемых строительных работ только на станции Нижний Бестях составит порядка 3,5 млрд рублей. Помимо этого, «Трансстрой-Восток» собирается закончить в 2011 году строительство железнодорожных мостов на участке Томмот — Нижний Бестях через реки Тамма и Мыла, закончить укладку главного пути до станции Нижний Бестях до 30 октября, и выполнить укладку станционных путей ст. Нижний Бестях до 25 ноября 2011 года. Кроме того, планируется до 30 сентября выполнить балластировку главного пути на участке Томмот — Кердем, и до 15 октября закончить строительство служебно-технических зданий на всех разъездах и станциях, кроме ст. Нижний Бестях.

8 июля 2011 г. путеукладчик пересёк административную границу между Хангаласским и Мегино-Кангаласским районами Якутии, вступив на территорию последнего. Укладка на этот момент находилась в пятидесяти километрах от железнодорожной станции Нижний Бестях, на 762-м км железной дороги Беркакит — Томмот — Якутск (Нижний Бестях). Продолжается строительство станций Нижний Бестях, Кердем, мостов через реки Тамма и Мыла и другие работы на магистрали.

15 ноября состоялась церемония укладки «золотого звена» на станции Нижний Бестях, в которой принял участие Президент России Дмитрий Медведев. Также присутствовали: полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе Виктор Ишаев, президент Якутии Егор Борисов, президент Республики Татарстан Рустам Минниханов, министр транспорта РФ Игорь Левитин, глава «Российских железных дорог» Владимир Якунин, руководители других российских регионов, руководящие и ответственные работники федеральных органов госвласти, директор строительства АЯМа Александр Дудников, а также жители Нижнего Бестяха, Якутска, Алдана и Нерюнгри. Тем самым завершен важнейший этап строительства — правый берег Лены связан с железными дорогами России, и для полного соединения г. Якутска — крупнейшего города северо-востока России — с железнодорожной сетью осталось построить мост либо другой переход через реку — тоннель.

**Якутяне на БАМе - стройке века. Отряд «Якутский комсомолец»**

Согласно решения 24 съезда КПСС, в 1972 году началось строительство новой железнодорожной линии БАМ-Тында, которое должно было завершиться в конце 1975 года. Строительство железнодорожной линии Тында-Беркакит Якутский обком комсомола объявил ударным участком комсомолии республики. 29 мая 1974 года первый отряд посланцев Якутского обкома комсомола в составе 16 человек прибыл в Тынду. Девушки стали работать отделочниками,а юношей направили в СМП-576 строить станцию Беленькая. В ноябре бригада во главе с командиром отряда Анатолием Климовым, комиссаром Гавриилом Адамовым, комсоргом Анатолием Павловым высадились вместе с первым десантом на месте будущей станции Могот. Они работали на рубке просеки.

В феврале 1975 года в отряд «Якутский комсомолец» прибыло пополнение – вторая группа молодых посланцев Якутии. В это время в Южной Якутии создается новый строительно-монтажный поезд №577. В числе первых десантников СМП-577 на строительство станции Нагорная прибыли ребята из отряда «Якутский комсомолец». Они рубят просеку под железнодорожный путь, строят общежития, столовую, магазин. Все якутяне трудятся по-ударному, и уже в августе бригада А.Климова выполнила план 1975 года.

Затем отряд в полном составе учится в Тынде на трехмесячных курсах. Бойцы осваивают специальность монтеров пути и вновь они возвращаются на станцию Могот. В августе 1976 года бригада принимает эстафету укладки пути от бригады Г.В.Новика, которому впоследствии за строительство БАМа было присвоено звание Героя Социалистического Труда. От Могота на север рельсы укладывает отряд «Якутский комсомолец из СМП-577».

Ребята работали под руководством опытного наставника Карима Гараева.Он 35 лет работал в транспортном строительстве, заслуженный строитель РСФСР,кавалер орденов Ленина и «Знак Почета».

В этой бригаде слились воедино боевой задор дерзание молодых бойцов отряда «Якутский комсомолец» с богатым опытом и житейской мудростью бригадира и других старших товарищей.

В упорном труде осваивали мастерство молодые рабочие, в короткий срок они стали успешно выполнять, а затем и перевыполнять плановые задания по укладке пути. Особенно напряженно работали путеукладчики и монтеры на последних километрах перед разъездом «Якутский». Несмотря на то, что резко похолодало и задули свирепые в этих естах ветры

В нашем селе живут участники этой стройки. Это Дьяконов В.Н.и Алексеев А.. Мне удалось взять у них воспоминание об их вкладе в этом строительстве.

**Заключение**

Ожидаемый экономический эффект строительства дороги:

-снижение транспортной составляющей в продукции, производимой в Якутии;

-переход центральной и южной части республики на круглогодичное сообщение, снижение потребности в досрочном завозе;

-перевод нагрузки по досрочному завозу в районы Крайнего Севера с порта Осетрово на порт Якутск с решением проблемы завоза в одну навигацию;

-изменение схемы ввоза и вывоза грузов, снижение стоимости внутрирегиональных перевозок.

По примерным оценкам, строительство железной дороги в местах, где доставка товаров осуществляется только северным завозом с ограниченными сроками навигации, снижает стоимость доставки груза примерно в 20 раз, а если учесть и косвенные затраты — примерно в 200 раз. Достройка железной дороги будет способствовать интенсификации освоения месторождений полезных ископаемых, а зона хозяйственного освоения составит около 600 тысяч квадратных километров.

Завершение строительства, ввод в строй железнодорожной магистрали Беркакит — Томмот — Якутск, в сочетании с опережающим развитием транспортной инфраструктуры в целом, обеспечит мультипликативный эффект программ освоения и развития Востока страны, позволит ускорить освоение месторождений, поступление средств в бюджеты всех уровней от реализации конечного продукта этих проектов и, самое главное, обеспечит повышение качества жизни населения.

В результате реализации транспортной стратегии к 2025 году будет завершено создание всесезонной единой опорной транспортной сети без разрывов и «узких мест»; 22 района республики (из 35), занимающих 48 % территории, где проживает свыше 90 % населения, будут иметь надёжную транспортную связь с центром республики и близлежащими районами; 96 % выпускаемых товаров и услуг будет находиться в зоне круглогодичного транспортного обеспечения.

Работая над данной темой, я расширил свои знания о жизни и деятельности М.К.Аммосова, узнал много из истории строительства железной дороги в Якутии. В конце можно сделать такой вывод:

1. М.К.Аммосов стоял у истоков этой идеи, видел за железной дорогой будущее своей республики, связанное с осовением ее богатых природных ресурсов.
2. Строительство железной дороги Якутии имеет несколько этапов, началась в 1930-м году, еще не завершилась
3. В связи с вводом в действие железнодорожного пути улучшится экономическая ситуация в регионе.

**Список использованной литературы:**

1.Аммосов М.К. С помощью русских рабочих и крестьян ( Статьи,речи,воспоминания, письма).Якутск:Кн.изд-во, 1987 г.

2.Аммосова Л.М.,Васильева Р.Т.,Гуляев В.Н. «М.К.Аммосов.Неизвестные страницы жизни и деятельности: Сб.док. и материалов.Якутск,1998 г.

3. Бородин О.П. По старым адресам. Якутск:Кн.изд-во,1989

4. Ельмакова Л.А., Семенов Ю.П.,Рыбаковский л.М. К богатсвам Севера. Якутск:Кн.изд-во,1984

5.Воспоминания жителей села из архива МИГ им.М.К.Аммосова