**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

**Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования**

**ИРКУТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ**

**Реферат на тему:**

**“Транссибирская железнодорожная магистраль и ее экономическое и стратегическое значение”**

**Иркутск**

**Введение**

Существуют различные виды транспорта - автомобильный, водный, воздушный, трубопроводный - все они образуют единую транспортную систему страны. В этой системе железнодорожный транспорт занимает особое место. Он незаменим при перевозках огромного числа пассажиров, особенно в пригородных зонах мегаполисов, кроме того, железная дорога позволяет перевозить любые грузы. Транссибирская магистраль (или, как именовали ее прежде, Великая Сибирская магистраль) превосходит любую линию железнодорожного сообщения на нашей планете, строилась она почти четверть века - с 1891 по 1916 год, а общая ее протяженность более чем 10 000 километров.

**1.** **Великий Сибирский Путь (историческое название)**

**1.1 Строительство**

В 1857 году генерал-губернатор Восточной Сибири Н.Н. Муравьев-Амурский поставил вопрос о строительстве железной дороги на сибирских окраинах России. О поручил военному инженеру Д. Романову провести изыскания и составить проект сооружения железной дороги от Амура до залива Де-Кастри. В пятидесятых-семидесятых годах XIX века русские специалисты разработали ряд новых проектов строительства железных дорог в Сибири, но все они не нашли поддержки у царского правительства, которое лишь в середине восьмидесятых годов XIX века приступило к решению вопроса о Сибирской железной дороге. Много вариантов строительства и финансирования дороги выдвинули представители иностранного капитала. Но правительство России, опасаясь усиления иностранного влияния в Сибири и на Дальнем Востоке, отклонило предложения иностранных капиталистов и решило строить дорогу на средства казны.

Первый практический толчок к началу сооружения грандиозной магистрали дал император Российской империи Александр III. В 1886 г. на отчете иркутского генерал-губернатора государем была наложена резолюция: "Уж сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора". И в этом же году, ознакомившись с мнением А. Н. Корфа о значении железной дороги для дальневосточных областей, Александр III приказал "представить соображения" по поводу подготовки к строительству стального полотна.

В 1887 году под руководством инженеров Н.П. Меженинова, О.П. Вяземского и А.И. Урсати были организованы три экспедиции для изыскания трассы Среднесибирской, Забайкальской и Южно-Уссурийской железных дорог. В 1888 году 6 июня был принят окончательный план строительства Транссиба при поддержке министерств: Военного, Путей и Сообщения, Морского, Внутренних дел, Земледелия, Финансового и государственного имущества Императорского дворца. В феврале 1891 года Комитет министров признал возможным начать работы по сооружению Великого Сибирского пути одновременно с двух сторон – от Челябинска и от Владивостока. Было подтверждено 2 пути: Южный и Северный. Первый включал в себя следующий маршрут: Оренбург – Орск - Актюбинск – Павлодар - Бийск-Минусинск – Иркутск - Абагатуй – Хайлар – Цицинар – Гирин – Нингута – Никольское - Владивосток. Северный включал: Златоуст – Челябинск – Омск – Томск – Красноярск – Нижнеудинск - Иркутск и дальше как в Южном направлении. 19 мая 1891 года во Владивостоке состоялась торжественная церемония закладки Уссурийской железной дороги - первого звена Транссибирской магистрали.

Строить магистраль наметили в три этапа. Первый этап - это Западно-Сибирская дорога. Второй этап - Забайкальская дорога от Мысовой до Сретенска. Третий этап - Кругобайкальская дорога от Иркутска до Хабаровска.

Наиболее острой и трудноразрешимой была проблема обеспечения строительства Транссибирской магистрали рабочей силой. К строительству Западно-Сибирского участка магистрали в разные годы привлекалось от 3,6 тыс. до 15 тыс. рабочих из Европейской России, Среднесибирского - от 3 тыс. до 11 тыс., Забайкальского - от 2,5 тыс. до 4,5 тыс. Значительную часть строителей составляли арестанты и солдаты. Невыносимо тяжёлыми были жилищные условия рабочих. Они размещались в тесных, грязных бараках без полов.

Вот как описывала место проживания рабочих одна из газет того времени: «На пространстве трех сажен ширины и семи длины помещалось тридцать рабочих. Нары были настланы в один ряд на расстоянии до половины аршина от земли. Грязь на нарах была страшная, и сидевшие на них люди поминутно чесали свои бока, грудь и голову, так как, по-видимому, насекомые не давали им покоя…».

Все работы производились вручную, орудия труда были самые примитивные - топор, пила, лопата, кайло и тачка. Несмотря на это, ежегодно прокладывалось около 500 - 600 километров железнодорожного пути. Несмотря на каждодневную и изнурительную борьбу с силами природы, рабочие-строители и инженеры с честью справились с задачей сооружения Великого Сибирского Пути в короткий срок.

Сооружение Транссибирской магистрали осуществлялось в суровых природно-климатических условиях. Почти на всем протяжении трасса прокладывалась по малозаселенной или безлюдной местности, в непроходимой тайге. Она пересекала могучие сибирские реки, многочисленные озера, районы повышенной заболоченности и вечной gмерзлоты (от Куэнги до Бочкарево, ныне Белогорск). Исключительные трудности для строителей представлял участок вокруг Байкала (станция Байкал - станция Мысовая). Здесь приходилось взрывать скалы, прокладывать тоннели, возводить искусственные сооружения в ущельях горных речек, впадающих в Байкал.

Погодные условия тоже не способствовали легкой работе. За два летних месяца здесь выпадало до 90% годовых осадков. За несколько часов ливня ручейки превращались в могучие водяные потоки. Вода заливала большие площади полей. Половодье наступало не весной, а в июле или в августе. За лето случалось до десяти - двенадцати сильных подъёмов воды. Работы велись также и зимой, когда морозы доходили до минус 50 градусов. Люди жили в палатках и часто болели.

Строительство Транссибирской магистрали потребовало огромных средств. По предварительным расчетам Комитета по сооружению Сибирской железной дороги, ее стоимость определялась в 350 млн. руб. золотом, поэтому в целях ускорения и удешевления строительства, в 1891-1892 гг. для Уссурийской линии и Западно-Сибирской линии (от Челябинска до р. Обь) взяли за основу упрощенные технические условия. Так, согласно рекомендациям Комитета, уменьшили ширину земляного полотна в насыпях, выемках и на горных участках, а также толщину балластного слоя, укладывали облегченные рельсы и укороченные шпалы, сократили количество шпал на 1 км пути и т. д. Предусматривалось капитальное строительство только больших железнодорожных мостов, а средние и малые мосты предполагалось возводить деревянными. Расстояние между станциями допускалось до 50 верст, путевые здания строились на деревянных столбах.

В 1897 году произошло катастрофическое наводнение, равного которому не было более двухсот лет. Вода поднялась выше максимальных расчётных горизонтов на шесть с половиной метров. Мощный водяной поток высотой более трёх метров сносил насыпи. Наводнение разрушило город Дородинск, основанный в начале XVIII века. Это заставило внести значительные коррективы в первоначальный проект дороги: потребовалось переносить трассу на новые места, поднимать насыпи, строить защитные сооружения, укреплять откосы земляного полотна. Здесь строители впервые столкнулись с вечной мерзлотой.Движение по Забайкальской магистрали было открыто в 1900 году. А в 1907 году на станции Мозгон было построено первое в мире здание на вечной мерзлоте, которое стоит и сейчас. Новый метод строительства зданий на вечной мерзлоте переняли в Канаде, в Гренландии и на Аляске.

**2.** **Стратегическое значение**

**2.1 История строительства**

Вся Транссибирская магистраль делится на несколько участков:

1) Уссурийская дорога;

2) Западно-Сибирская дорога;

3) Средне-Сибирская дорога;

4) Забайкальская дорога;

5) Маньчжурская дорога;

6) Кругобайкальская дорога;

7) Амурская дорога.

1) Уссурийская железная дорога, общей протяжённостью 769 километров с тридцатью девятью раздельными пунктами, вступила в постоянную эксплуатацию в ноябре 1897 года. Она стала первой железнодорожной магистралью на Дальнем Востоке.

2) Строительство Западно-Сибирской дороги началось в июне 1892 года. За исключением водораздела между Ишимом и Иртышем, она проходит по равнинной местности. Дорога поднимается лишь на подходах к мостам через большие реки. Только для обхода водоёмов, оврагов и при пересечении рек трасса отклоняется от прямой.

3) Средне-Сибирская дорога началась строиться в январе 1898 года. На ее протяжении встречаются мосты через реки Томь, Ия, Уда, Кия. Уникальный мост через Енисей проектировал выдающийся мостовик - профессор Л.Д. Проскуряков.

4) Забайкальская железная дорога - это часть Великой Сибирской магистрали, которая начинается от станции Мысовой на Байкале и заканчивается у пристани Сретенск на Амуре. Трасса проходит по берегу Байкала, пересекает многочисленные горные реки. Сооружение дороги началось в 1895 году под руководством инженера А.Н. Пушечникова.

5) После подписания соглашения между Россией и Китаем началось строительство Маньчжурской дороги, соединяющей Сибирскую магистраль с Владивостоком. Новая дорога протяжённостью 6503 километра позволила открыть сквозное железнодорожное движение от Челябинска до Владивостока.

6) Кругобайкальский участок начали возводить в самую последнюю очередь (в 1900 году), так как это самый трудный и дорогостоящий район. Строительство сложнейшего участка дороги между мысами Асломовым и Шаражангаем возглавил инженер А.В. Ливеровский. Длина этой магистрали составляет восемнадцатую часть общей длины дороги, а строительство его потребовало четвёртой части от всех затрат на дорогу. На протяжении всего пути поезд проходит двенадцать тоннелей и четыре галереи.

7) В 1906 году начались работы над трассой Амурской дороги, которая делится на Северо-Амурскую (от станции Керак до реки Бурей протяжённостью 675 километров с ветвью на Благовещенск) и Восточно-Амурскую линию.

В 1894 году было окончательно определено направление и началось строительство Северо-Уссурийской дороги. Линия проходила по сильно пересечённой местности, пересекала много рек и водоразделов. Через три с половиной года, после началаработ в декабре 1894 года на Южно-Уссурийской дороге, открыли временное движение от Владивостока до Графской, а ещё через два года первый поезд пришёл из Владивостока в Хабаровск. На дороге построили много искусственных сооружений, в том числе мосты через реки Хор, Бикин, Иман, Уссури. Эти мосты строили быстро. Основой такого успеха была хорошая инженерная подготовка, своевременная доставка и сосредоточение всех материалов перед прибытием рабочих и специалистов-мостовиков.

Строительство мостов и гражданских сооружений вели не только летом, но и в суровые сибирские зимы. Проектировал их профессор Н.А. Белолюбский. Западно-Сибирская железная дорога до Оби вступила в постоянную эксплуатацию в 1896 году – на год раньше намеченного срока. При этом денег было израсходовано меньше, чем предусматривалось сметой. В 1893 году под руководством инженера Н.П. Меженинова началось строительство дороги от Оби до Иркутска. Дорога в основном велась по горным участкам. Такой рельеф местности требовал возведения высоких насыпей, разработки глубоких выемок, выполнения больших объёмов работ в скальных грунтах. Забайкальская железная дорога - это часть Великой Сибирской магистрали, которая начиналась от станции Мысовой на Байкале и заканчивалась у пристани Сретенск на Амуре. Трасса проходила по берегу Байкала, пересекала многочисленные горные реки. Сооружение дороги началось в 1895 году под руководством инженера А.Н. Пушечникова.

В 1900 году было решено построить вдоль южного берега Байкала Кругобайкальскую железную дорогу. Строительство возглавил инженер Б.У. Савримович. Строительство сложнейшего шестнадцатикилометрового участка дороги между мысами Асломовым и Шаражангаем возглавил инженер А.В. Ливеровский. Длина этого участка составляет восемнадцатую часть общей длины дороги, но строительство его потребовало четвёртой части от всех затрат на дорогу. Было выполнено два с половиной миллиона кубометров скальных работ, построено двенадцать тоннелей и четыре противоответные галереи.

На этом участке впервые в практике железнодорожного строительства в России было использовано электричество для освещения бараков строителей, а также на буровых и других работах. А.В. Ливеровский провёл исследования по подбору оптимальных взрывчатых веществ, определение размеров и размещение скважин при производстве взрывных работ в горных породах различной крепости. Суммарная длина пробуренных скважин превысила 700 километров, а расход взрывчатых веществ - две тысячи четыреста тонн. Строители ввели дорогу в постоянную эксплуатацию в 1905 году - на год раньше срока.

**2.2 Расположение и протяженность**

Поезд отправляется из Москвы, пересекает Волгу, а затем сворачивает на юго-восток в сторону Урала, где он - примерно в 1800 километрах от Москвы - минует границу между Европой и Азией. Из Екатеринбурга, крупного индустриального центра на Урале, путь лежит в Омск и в Новосибирск, через Обь - одну из могучих сибирских рек с интенсивным судоходством, и далее к Красноярску на Енисее. Затем поезд идет в Иркутск, преодолевает горный хребет по южному берегу Байкала, срезает угол пустыни Гоби и, миновав Хабаровск, берет курс на конечный пункт трассы - Владивосток.

На Транссибе расположено 87 городов с населением от 300 тысяч до 15 миллионов человек. 14 городов, через которые проходит Транссибирская магистраль, являются центрами субъектов Российской Федерации.

На востоке, через пограничные станции Хасан, Гродеково, Забайкальск, Наушки Транссиб обеспечивает выход на сеть железных дорог Северной Кореи, Китая и Монголии, а на западе, через российские порты и погранпереходы с бывшими республиками Советского Союза - в европейские страны.

Самая длинная в мире железная дорога связала две части света - Европу и Азию, ее протяженность более 10 000 километров. Как и на всех железных дорогах России, колея здесь шире европейской - полтора метра.

**3. Экономическое значение**

**3.1** **«Опять новая дорога» (1905-1916)**

Транссибирская магистраль уже в первый период эксплуатации выявила свое большое значение для развития экономики, способствовала ускорению и росту оборота товаров. Однако пропускная способность дороги оказалась недостаточной. Крайне напряженным стало движение по Сибирской и Забайкальской железным дорогам во время русско-японской войны, когда с запада хлынули войска. Магистраль не справлялась с передвижением войск и с доставкой воинских грузов. Сибирская железная дорога в период войны пропускала только 13 поездов в сутки, поэтому было принято решение о сокращении перевозок гражданских грузов. Кроме того, переброска войск осложнялась тем, что был не достроен участок Кругобайкальской железной дороги и до 1905 г. связь между западным и восточным берегами Байкала осуществлялась с помощью паромной переправы. Паром-ледокол "Байкал" водоизмещением 3470 т перевозил за один рейс 25 груженых вагонов. В зимний период от станции Байкал до Танхоя прокладывали по льду озера рельсовый путь, по которому "перекатывали" паровозы и вагоны. В отдельные дни таким способом переправляли до 220 вагонов.

После окончания русско-японской войны российское правительство приняло ряд мер по увеличению пропускной способности Транссибирской магистрали. Для рассмотрения всего комплекса вопросов, связанных с этой проблемой, была создана специальная комиссия, которая пришла к выводу о необходимости увеличить скорость движения поездов. С этой целью было решено: увеличить количество шпал на 1 км пути и ширину земляного полотна; заменить облегченные рельсы на рельсы более тяжелых типов и укладывать их на металлические подкладки; вместо временных деревянных мостов строить капитальные, а также увеличить количество паровозов и вагонов на линии.

3 июня 1907 г. Совет министров рассмотрел и одобрил предложения Министерства путей сообщения о сооружении второй колеи Сибирской железной дороги и переустройстве горных участков пути. Под руководством А.В. Ливеровского были начаты работы по смягчению уклонов на горных участках от Ачинска до Иркутска и проведению второго пути от Челябинска до Иркутска. В 1909 г. Сибирская магистраль на протяжении 3274 км стала двухпутной. В 1913 г. вторая колея была продолжена вдоль Байкала и за Байкал до станции Карымская. Осуществление важных мероприятий по увеличению пропускной способности Транссибирской магистрали сопровождалось строительством новых ее участков или ответвлений от нее.

Неудачный исход русско-японской войны показал, что дорога, пролегающая по чужой территории, в стратегическом отношении не может обеспечить интересы страны, и вынудил царское правительство создать непрерывный рельсовый путь до Владивостока по территории России. 31 мая 1908 г. Государственный совет принял решение о сооружении Амурской железной дороги. Строительство участка Транссиба от станции Куэнга до Хабаровска протяжением более 2000 км было начато в 1907 году и сдано в эксплуатацию в 1915 году. В этот же период началось строительство и Минусинско-Ачинской железной дороги (до Абакана).

**3.2 Выявление важных экономических функций**

транссибирский магистраль железная дорога

В регионах, обслуживаемых магистралью, добывается более 65% производимого в России угля, осуществляется почти 20% нефтепереработки и 25% выпуска деловой древесины. Здесь сосредоточено более 80% месторождений основных природных ресурсов, включая нефть, газ, уголь, лес, руды черных и цветных металлов, что и способствует повышению обороту товаров. Непрерывно возрастала перевозка пассажиров: в 1897 г. было перевезено 609 тыс., в 1900 г. - 1,25 млн., в 1905 г. - 1,85 млн., в 1912 г. - 3,2 млн.

**Заключение**

Таким образом, железная дорога через всю Сибирь, или, как её называли "Великий Сибирский путь", связала Дальний Восток с центром страны. Если раньше до её постройки этот путь занимал пять - шесть месяцев, то после открытия движения он сократился в несколько раз. Благодаря железной дороге в экономическую жизнь страны были вовлечены новые труднодоступные районы.

Создание Транссиба было великим достижением русского народа. Несмотря на все невзгоды и опасности, трудностями и радостями строители закончили дорогу. Они прокладывали её на своих костях, крови и унижении, но всё-таки справились с этим неимоверно тяжёлым трудом. Эта дорога позволила России перевозить огромное количество пассажиров и грузов. Были заселены безлюдные территории Сибири.

Великий Сибирский путь сохранил своё политическое и экономическое значение и в наше время. Тем более сейчас, когда цена на билет на самолёт очень высока, большое количество пассажиров предпочитает ехать на железнодорожном транспорте. С его помощью мы можем добраться до центральных районов страны, затратив гораздо меньшее количество денег, чем на других видах транспорта. Огромное количество грузов также перевозятся по железной дороге.

Таким образом, Транссибирская магистраль стала одной из самых ведущих среди всей железных дорог нашей страны. Со дня её строительства она стала единственной дорогой, которая поражает своей протяжённостью, расположением и объёмом перевозок.

**Список литературы**

1. И.И. Козлов Дорожный собеседник: Путеводитель.- Иркутск: Издательство «Папирус», 1994. - С. 12-37.

2. Коллектив авторов (Фадеев Г.Г. и др.) Ред.-сост.: С.П. Богатко, Т.Л. Пашкова. Железные дороги России. СПБ, 1996., С. 4-34.

3. Зензинов Н.А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. М.: Транспорт 1986 г., С. 4-18.

4. Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: её прошлое и настоящее. Исторический очерк - М.: Мысль 1980 г., С. 3-20.