

щиеся в зонах волноприбойной берегопереработки и берегообрушения, строительных работ, работ по лесочистке и перспективному освоению территорий, прилегающих к

водохранилищу. Поэтому в настоящее время необходимо создание постоянно действующей службы археологического мониторинга существующего водохранилища.

УДК 323.2

СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА ГОСУДАРСТВА В УСЛОВИЯХ ПРОМЫШЛЕННОГО ОСВОЕНИЯ СИБИРИ В 1950-2010 гг.

*Г.П. Власов, д-р ист. наук,
С.А. Кирюткин, студент
БрГУ, Братск*

В работе анализируются основные этапы социально-экономической политики государства в Сибири. Рассматриваются методы управления советского и современного российского периода. Выделяются достижения и ошибки, совершенные во время промышленного освоения территории.

Ключевые слова: территориально-промышленный комплекс, социальная политика государства, добывающая промышленность, обрабатывающая промышленность.

Практически с начала освоения Сибирского региона остро стоял вопрос о месте Сибири в Российском государстве. Одни считали Сибирь российской колонией, тогда как другие настаивали на развитии Сибири, как самостоятельного региона. Вопрос не потерял своей актуальности до сих пор. Сибирь, в которой сконцентрировано огромное количество природных богатств России, является важным сегментом политики государства.

Целью данной статьи является анализ изменения социально-экономической политики в Сибири в период с 1950- 2010 годы.

Поворот в развитии Сибири, как и во всей стране, произошел после смерти Сталина. Так на двадцатом съезде ВКП(б) отмечалось, что дальнейшее развитие производительных сил страны настоятельно требует, прежде всего, мобилизации огромных природных ресурсов восточных районов страны.

И после двадцатого съезда ВКП(б) государство начинает уделять больше внимания освоению и экономическому развитию Сибири. Однако в первую очередь развивалась добывающая промышленность. Велись поиски и разработки новых месторождений

нефти, газа, угля и многих других полезных ископаемых.

Не смотря на это, наличие большого количества ресурсов, в том числе гидроэнергетических и лесопромышленных вело к появлению на территории Сибири новых промышленных объектов.

В 1950-е гг. началась реализация Ангаро-Енисейского проекта, основу которого составило сооружение крупных ГЭС в Восточной Сибири. Были введены в строй Иркутская (1956 г.) и Братская (1961 г.) ГЭС на Ангаре, а затем Красноярская ГЭС (1967 г.) на Енисее. Третьей ступенью Ангарского каскада стала Усть-Илимская ГЭС (1974 г.). Во второй половине 1970-х гг. началось возведение Богучанской ГЭС – четвертой станции Ангарского каскада. В конце 1970-х гг. на юге Восточной Сибири дала первый ток крупнейшая в СССР и одна из трех сильнейших ГЭС планеты – Саяно-Шушенская.

В след за возведением крупных энергетических комплексов, начали, строятся предприятия обрабатывающей промышленности, которые использовали дешевую энергию ГЭС. Так были созданы крупнейшие Братский, Красноярский и Усть-Илимский лесоперерабатывающие комплексы, также

Байкальский и Селенгинский целлюлозно-бумажные комбинаты, которые в совокупности обеспечивали почти 1/3 всей древесины, заготавливаемой лесопромышленностью СССР [1,8].

Для строительства объектов промышленности требовалось большое количество людей. Ввиду малочисленности местных жителей, был необходим переезд на новые территории жителей центральной части страны.

Благодаря приезду новых жителей значительно увеличивается численность населения. Так в период с 1959 г. по 1989г. население Сибири выросло на 21,1 %, с 16 632 тысяч человек до 21 068 тысяч человек. Наибольший прирост населения наблюдался в Тувинской АССР- 40%, в Иркутской области- 30%, в Красноярском крае 27,5% и в Томской области- 25,5 %. Согласно переписи населения СССР в 1989 году численность населения Сибири равнялась 21 068 тысячам человек и составляла 14,3 % от общей численности населения СССР [2].

Увеличение численности населения привело к появлению новых городов. Так, например, в иркутской области в пределах сложившихся промышленных зон появились новые города: Ангарск (1951), Байкальск (1966) и Шелехов (1962) в пределах Иркутско-Черемховской промышленной зоны; Братск (1955), Вихоревка (1966), Железногорск-Илимский (1965) и Усть-Илимск (1973) – в рамках Братско-Усть-Илимского территориально-производственного комплекса; Саянск (1985) – в рамках Зиминско-Тулунского ТПК [1].

Одной из главных проблем сибирского региона была неразвитость транспортных систем. Государство, нуждающиеся в надежных способах перевозки сырья и изделий, производимых в Сибири, активно начало развивать транспортную инфраструктуру региона.

Так была построена Южно-Сибирская железная дорога, соединившая Кузбасс с Южным Уралом. В 1959 г. завершилось строительство линии Междуреченск – Абакан, в 1967 г. – Абакан – Тайшет.

Но главным проектом была Байкало-Амурская магистраль строительство, которой началось в 1974 г. Перед строителями была поставлена задача проложить дорогу от Усть-

Кута до Комсомольска-на-Амуре. Помимо экономических задач дорога была важна и с военно-стратегической точки зрения.

29 сентября 1984 года состоялась стыковка на разъезде Балбухта, когда встретились восточное и западное направления строителей БАМ, продвигающиеся навстречу друг другу 10 лет. 1 октября 1984 года были уложены звенья БАМ на станции Куанда, в этот день на ней был торжественно открыт монумент славы строителей БАМ [3].

27 октября 1984 г. на митинге в г. Тынде состоялось официальное открытие сквозного движения поездов по всей Байкало-Амурской магистрали. Однако необходимо было еще достроить большое количество объектов.

Так не был введен в эксплуатацию 15-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, на котором не было туннелей, и крутизна подъемов достигала 40%. По действующим нормативам движение пассажирских поездов на таких уклонах запрещалось, потому примерно на 20-километровом участке между станциями пассажиров везли на на автомобилях-вахтовках по грунтовой дороге.

В 1986 г. введен в эксплуатацию участок Ларба - Усть-Нюкжа (206 км). В этом же году был электрифицирован участок Лена - Нижнеангарск (943 км); в 1987 г. - участок Нижнеангарск - Новый Уоян (179 км); в 1988 г. - участок Новый Уоян - Ангаракан (102 км), построен участок Новая Чара - Тында. В 1989 г. введен в эксплуатацию и электрифицирован обход Северо-Муйского тоннеля, участки Тында - Ургал и Нижнеангарск - Новая Чара, электрифицирован участок Ангаракан - Таксимо (102 км) [3].

В 1989 г. был подписан акт Государственной комиссии о приемке в постоянную эксплуатацию последних перегонов БАМ [2].

В итоге можно сделать вывод, что в период с 50-90 е гг. XX века государством был проведен ряд мероприятий, способствующих экономическому и социальному развитию Сибири. Среди прочих мер стоит выделить создания в Сибири новых учебных центров. Образование в мае 1957 Сибирского отделения Академии наук СССР способ-

ствовало дальнейшему развитию науки в Сибири и выходу ее на новый уровень.

Однако, не смотря на все положительные моменты в процессе освоения сибирских территорий в советское время, был допущен ряд ошибок. Одной из главных ошибок было возведения новых объектов без учета местной специфики. Возведение новых промышленных объектов часто осуществлялось без учета влияния отдельных производств внутри городов и промышленных зон, а так же без учета местных природных условий. При разработке генеральных планов развития городов слабо учитывался фактор техногенного воздействия производства на жилую среду обитания людей. Планы подстраивались под решение непосредственных задач экономического развития без учета комплекса взаимодействия производства, природы и человека.

Так, к примеру, в г. Братске в черте города сосредоточены предприятия гигантского лесопромышленного комплекса и алюминиевого завода, которые ежегодно выбрасывали в атмосферу более 170 тыс. тонн вредных веществ, кроме этого не учитывалось. Большое количество выбросов поступало от деятельности вспомогательных производств. Так, например, по официальным отчетам вплоть до 1987 г. в зоне деятельности предприятий концентрация бензопирена в воздухе превышала санитарную норму в 50 раз, хлористого водорода – в 25 раз, сероводорода – в 24 раза, сероуглерода – в 22 раза, пыли в 18 раз, фтористого водорода в 6 раз [3].

Также по данным исследователей лишь немногим более 50% очистных сооружений на предприятиях и в городах Приангарья работали в соответствии с нормами, установленным советским законодательством.

Предприятиями лесопромышленных комплексов, в том числе Байкальским ЦБК, не было принято мер по предотвращению нарушений установленных норм сброса в озеро Байкал и Братское водохранилище. Это привело к увеличению количества нефтепродуктов в Ангаре и к возрастанию содержания хлоридов в Братском водохранилище, стабильно загрязнялось сероводородом и метилмеркаптаном Усть-Илимское водохранилище.

В результате неоднократных нарушений, качество воды реки Ангара не соответствовало требованиям «Правил охраны поверхностных вод», а на водозаборах городов Ангарска и Усолье-Сибирского качество воды не соответствовало требованиям ГОСТа по бактериологическим показателям [4].

Также стоит отметить, что в конце 70-х гг. экологическое баланс Сибири оказалось нарушенным уже в большей мере, чем в промышленных регионах европейской части страны. Также увеличился уровень заболеваемости жителей Сибири. В конце 80-х гг. он оказался выше, чем у жителей европейской части страны.

Пренебрежение местной спецификой, пагубно отразилось на сельском хозяйстве. Так, например, во время строительства гидроэлектростанций были затоплены Приенсейская и Илимская пашни, одни из самых плодородных сибирских земель, на которых земледелие велось уже несколько веков.

Затопление данных земель привело к ухудшению сельскохозяйственного потенциала региона. Также ухудшению сельскохозяйственной ситуации способствовал отток местного населения. Уменьшалось количество молодежи людей в деревнях. Молодые люди, которых привлекала достойная заработная плата, возможность получить жилье и профессиональное образование, покидали родные места.

Следствием оттока стало снижение удельного веса сельского населения в общей численности населения Сибири. Например, в Иркутской области доля населения, занятого в сельском хозяйстве в период с 1950 по 1989 года снизилась с 47,2 до 19,5% [5].

Однако, к чести, советского руководства, стоит отметить, что власть старалась восполнить дефицит сельскохозяйственной продукции рядом мер. Среди них стоит выделить производство сельскохозяйственных продуктов на промышленной основе. Ярким примером данного метода является - теплично-парниковый комбинат совхоза «Пурсей». Получая тепло и воду из Братского лесопромышленного комплекса, данное предприятие показывало высокую эффективность. Там производилось более половины овощей Иркутской области, а по урожайности ряда

овощных культур «Пурсей» превосходил многие тепличные комбинаты СССР.

Все-таки, не смотря на все ошибки, стоит отметить, что за 50-80 е годы XX века удалось добиться существенного развития инфраструктуры всего Сибирского региона. Появление большого количества предприятий привело к появлению территориально-производственных комплексов, таких как Братско-Усть-Илимский ТПК, Зиминско-Тулунский ТПК, Иркутско-Черемховская промышленная зона, и дало возможность для дальнейшего экономического роста.

Однако в девяностые годы XX века на фоне общенационального кризиса перемены к худшему происходят и в политики Государства в отношении сибирских территорий. Центральная власть в данный период мало интересуется проблемой освоение и развития Сибири, и отсутствие государственной поддержки приводит к резкому ухудшению экономических и социальных условий.

Так в 1993 году, в 4–5 раз сократились централизованные государственные инвестиции в народное хозяйство Сибири по сравнению с 1990 годом. Отсутствие инвестиций привело к глубокому спаду в экономике. Так в 1992 году объем промышленного производства Западно-Сибирского района составлял всего 81,0 %, а Восточно-Сибирского — до 83,0 % от уровня 1990 года, а в 1993 году эти показатели уже равнялись 72,0 % и 73,0 % [4].

Также негативным моментом является снижение численности населения региона. Причиной, которого является, не только миграция в другие регионы страны, но и увеличение смертности среди местных жителей. В Сибири в период с 1992 по 2008 г. население сократилось на 7,4 %, тогда как в среднем по России на 4,4%. Данные цифры свидетельствуют о том, что уровень жизни ухудшился в Сибири значительней, чем в других регионах страны.

С изменением в целом ситуации в стране к лучшему в 2000-х годах, изменилась и политика государства по отношению к Сибири. Об этом свидетельствует появление Распоряжения Правительства РФ о стратегии экономического развития Сибири до 2020 года. В данном документе определяются

принципы государственной экономической политики в отношении Сибири.

В распоряжении выделяются три этапа мер государства по поддержке и развитию сибирской экономики. На первом этапе (2002-2004) планировалось создание организационно-экономические и институциональные условия для осуществления глубоких преобразований в экономике Сибири. На втором этапе (2005 - 2010 годы) планировалось проведение реструктуризации и модернизации экономики Сибири и достижение оптимальных темпов экономического развития региона. На заключительном (2011 – 2020) этапе предполагалось достижение результатов в сокращении дифференциации отдельных регионов Сибири по уровню их экономического развития.

Большое внимание в документе уделяется развитию транспортной инфраструктуры. Предполагалась реконструкция федеральных автодорог "Байкал", "Енисей", Чита - Забайкальск - государственная граница, Тюмень - Ялуторовск - Ишим - Омск. Внимание уделялось модернизации "Транссиба" и безусловно Байкало-Амурской магистрали.

Также в документе отмечается необходимость реализации научного потенциала Сибири. Отдельными пунктами ставится вопросы о решении демографических и экологических проблем [3].

В июле 2010 г. была утверждена новая «Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года». В новом документе учитывались ошибки и достижение предыдущего периода, а также были сделаны коррективы в связи с изменением экономической ситуации в целом по стране.

Не смотря на изменение экономического положения в лучшую сторону, изменения коснулись в основном лишь добывающей промышленности. Нефтяная, газовая и угледобывающие отрасли экономики развиваются более высокими темпами, чем другие.

Так с начала 2000-х гг. начали разрабатываться крупные нефтегазовые месторождения: Ванкорское в Красноярском крае и Ковыктинское в Иркутской области. Также построен трубопровод «Восточная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО).

В 2007 г. Была принята Восточная газовая программа согласно которой к 2030 г. в пяти новых газодобывающих центрах (Камчатском, Сахалинском, Якутском, Иркутском и Красноярском) должно добываться свыше 150 млрд кубических метров газа в год. Однако большинство объектов еще не готово к эксплуатации. Так, в 2010 г. добыча газа велась только на месторождениях шельфа острова Сахалин («Сахалин-1» и «Сахалин-2») [8,6].

Рост экономики, к сожалению, не приводит к существенному изменению в социальной, экономической, политической, экологической сферах, и уровень жизни сибиряков значительно отстает от жителей центральной России. Большая часть финансовых ресурсов, произведенных в Сибири, минует бюджетные системы ее регионов, распределяясь между федеральным бюджетом, и финансово-промышленными группами, контролирующими базовые предприятия региона [1,9]. Индустриальные сибирские субъекты Федерации фактически являются крупными донорами федерального бюджета.

В заключение стоит сказать, что многие люди, в первую очередь крупные бизнесмены видят в Сибири лишь место, из которого можно бесконечно выкачивать богатства ничего не давая взамен. Такая политика не может привести не к чему хорошему. Не рациональное освоение потенциала Сибири и не решения ряда важных социальных проблем не минуемо приведет к осложнению экономической ситуации не только на местах, но и во всей стране. Поэтому перед государством сегодня стоит задача установление справедливого финансово-экономи-

ческого баланса отношений между центром и регионами.

Литература

1. Янюшкин С.А., Кудашкин В.А. Формирование и развитие ТПК Восточной Сибири // Системы. Методы. Технологии. 2010. № 8. С. 179-184.
2. Власов Г.П. Формирование транспортных коммуникаций Российской Сибири: моногр. Саарбрюккен (ФРГ): LAP LAMBERT Academic Publishing, 2012. 154 с.
3. Янюшкин С.А., Кудашкин В.А. Экологические проблемы Приангарья во второй половине XX века // Вестн. Краснояр. гос. агр. ун-та. 2007. № 3. С. 122-126.
4. Цыкунов Г.А. Братско-Усть-Илимский комплекс: история, проблемы, перспективы: моногр. Братск, 1995. 185 с.
5. Суслов В.И. Сибирь- Российская колония // Регион: экономика и социология. 2007. № 1. С. 107-133.
6. Власов Г.П. Основные подходы к концепции освоения новой территории // Иркут. историко-экон. ежегодник. Иркутск: Изд-во БГЭУП, 2012. С. 508-512.
7. Власов Г.П. Государственная политика в освоении новых районов Сибири и практика ее реализации: моногр. Братск: Изд-во Брат. гос. ун-та., 2011. 152 с.
8. О Стратегии экономического развития Сибири [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 7 июня 2002 г. № 765-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 20.08.2013).