



ИСТОРИЯ, ПОЛИТОЛОГИЯ

УДК 656.1078(571.5)

КОМПЛЕКТОВАНИЕ КАДРОВ НОВОГО РАЙОНА ОСВОЕНИЯ (по материалам региона БАМ)

*Г.П. Власов, д-р. ист. наук,
А.Б. Архангельский*, аспирант
БрГУ, Братск*

Формирование населения нового района освоения имеет свои особенности и специфику. В государственной политике по комплектованию кадров трудовых коллективов использовались такие формы, как общественный призыв, перевод трудовых коллективов с других регионов, организованный территориальный переезд населения. Создание социально-бытовой инфраструктуры носило ведомственный характер ее планирования и финансирования. Другой особенностью формирования социальной инфраструктуры в регионе БАМ было привлечение строительных мощностей из других регионов для выполнения конкретного комплекса работ и возвращение в места постоянной дислокации после из завершения (так называемое шефское строительство). Развитие социальной инфраструктуры региона БАМ зависело от социально-демографических факторов. В целом, комплектование кадров в регионе БАМ позволило решать важные социально-экономические задачи хозяйственного освоения региона.

Ключевые слова: регион Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, миграция, общественный призыв, социально-бытовая инфраструктура, комплектование кадров, трудовые коллективы.

Важность и научное значение изучения социально-демографических проблем хозяйственного освоения новых районов Сибири определяется многими факторами, в числе которых не последнюю роль приобретает картина новой геостратегической ситуации для России.

Не случайно в настоящее время в российской и мировой науке довольно энергично обсуждаются геостратегические сценарии развития мира в XXI веке, в которых Сибири и ее новым районам отводится одно из важнейших мест.

Отсюда, разработка перспектив дальнейшего освоения и развития сибирского региона ставит актуальным определение исходной базы, обобщение накопленного исторического опыта. Таким значительным районом нового освоения является

регион Байкало-Амурской железнодорожной магистрали.

Главной целью реализации инвестиционного транспортного проекта БАМ является формирование индустриального пояса региона БАМ.

Население региона БАМ формировалось в сложных условиях. Территория нового освоения отличалась слабой заселенностью. Плотность населения в конце 70-х гг. XIX в. здесь составляло примерно 0,6 человек на один квадратный километр против 11,2 человека в среднем по СССР [1].

Большинство новых городов, рабочих поселков этого региона имеют биографию от нескольких до десятка с небольшим лет, подавляющая часть их жителей приехали сюда из других мест, т. е. основным путем комплектования населе-

ния являлись миграция, переселение в эти районы из более обжитых регионов, позволяющие перемещать сюда значительные контингенты работников, прежде всего из трудоизбыточных регионов страны.

Преобладающими формами миграции населения в районы строительства и освоения зоны БАМа являются приезд по собственной инициативе, общественные призывы (направление по комсомольской путевке в индивидуальном порядке или в составе молодежного отряда), перевод в составе рабочего коллектива с других промышленных или строительных объектов, направление на работу после окончания учебного заведения. Среди планово-предусмотренных форм привлечения в район хозяйственного освоения важную роль в исследуемый период имел общественный призыв.

За 1974-1985 гг. на строительство БАМ более половины работников было привлечено в организованных формах [2].

Архивные данные и результаты социологических исследований свидетельствуют о том, что эта форма набора работников являлась определяющей в регионе БАМ. Более 60 % строителей в 1981 г. прибыли на БАМ именно так [3].

Особое место в организации общественного призыва занимало направление организованных отрядов из молодых добровольцев и особенно Всесоюзных ударных комсомольских отрядов им. XVII, XVIII съездов ВЛКСМ, XXVI съезда КПСС, «Молодогвардеец».

В 1974-1982 гг. в регион БАМ было направлено четыре Всесоюзных ударных и 29 республиканских, краевых и областных крупных отрядов [4], насчитывавших 43,7 тыс. комсомольцев и молодежи. Всего Ленинский комсомол с 1974 по 1985 гг. направил в зону БАМ 45 тыс. своих посланников [5]. Только в течение первого года молодыми добровольцами были написаны 150 тыс. заявлений с просьбой направить их на БАМ вслед за бойцами отряда им. XVII съезда ВЛКСМ [6]. Для большинства приехавших строика была школой гражданской закалки, общест-

венного, профессионального и духовного роста. Недаром на всем протяжении трассы самым популярным был лозунг «Мы строим БАМ – БАМ строит нас».

За 1975-1989 гг. школу БАМа (то есть, работали здесь) прошли более 1 млн. человек [7].

Несмотря на все издержки общественного призыва, именно БАМу принадлежит приоритет в осуществлении экспериментов комсомола по отработке системы направления больших групп молодежи на стройки Крайнего Севера и Дальнего Востока. Опыт работы отрядов им. XVII и XVIII съездов ВЛКСМ, «Московский комсомолец», «Корчагинец», «Комсомолец Белоруссии», «Комсомолец Азербайджана» и многих других [8] подтвердил целесообразность именно такой формы привлечения молодежи. В отрядах молодые люди быстрее адаптировались к местным условиям, более интересно проводили досуг.

В пополнении рабочих кадров в районах нового освоения хозяйственные органы использовали и такую форму, как перевод трудовых коллективов из других организаций и предприятий. Практика показала, что это наиболее гибкая форма маневрирования трудовыми ресурсами, обладающими необходимым профессионально-квалификационным уровнем. Особенно удачно она зарекомендовала себя при сооружении объектов Южно-Якутского ТПК, когда по линии Минуглепрома СССР и Минэнерго СССР целые производственные коллективы целевым порядком направлялись в Южную Якутию. По переводу за 1974-1981 гг. приехало 7,5 % [9].

Нужно отметить, что полная оценка накопленного исторического опыта в специфике и формах комплектования кадров нового района освоения в условиях господства административно-командной системы хозяйствования еще предстоит. Однако на примере региона БАМ можно утверждать, что эта работа принесла вполне ощутимые результаты.

Интерес представляют источники формирования трудовых коллективов

зоны БАМ по территориальному признаку. Все союзные и автономные республики бывшего СССР, большинство краев и областей послали своих представителей на БАМ. Союзные республики, пославшие строительные отряды, образовали в зоне БАМ новые поселки.

Преимущественное же место в формировании кадров зоны БАМ занимали Сибирь и Дальний Восток, Иркутская, Читинская и Амурская области, Бурятская, Якутская АССР, Хабаровский край, по территории которых проходит БАМ и ведется освоение ее зоны. Они дали стройке свыше 30 % ее участников [10].

Таким образом, в сравнительно короткий срок были сформированы производственные трудовые коллективы, способные решать сложные задачи по строительству и индивидуальному освоению региона БАМ. Самым многочисленным сформировался 130-тысячный коллектив транспортных строителей, из которых около 10 тысяч являлись коммунистами и более 20 тысяч комсомольцами [11]. На строительстве БАМ было создано более 300 строительных и производственных подразделений [12]. Темпы роста населения в регионе БАМ были значительно выше республиканских и общесоюзных. Только в течение 1970-1980 гг. население региона БАМ увеличилось примерно на 32,5 % против 7 % по РСФСР и 10,3 % по СССР (то есть, превосходили аналогичные показатели по стране в 3,1 раза и по РСФСР – более чем в 4 раза) [13]. В 1985 г. население региона БАМа составило 1393,6 тыс. чел., причем за счет естественного прироста было покрыто всего лишь 45 % общего прироста населения региона, остальные 55 % приходились на долю мигрантов [14].

Важное место в закреплении трудовых коллективов региона БАМа имело создание социальной инфраструктуры, решение социальных вопросов.

Одной из главных особенностей создания социальной инфраструктуры региона БАМ являлся ведомственный характер ее планирования и финансирования.

При строительстве БАМ была предпринята попытка преодолеть такой традиционный порок крупных сибирскихстроек, как отставание в развитии социально-бытовой инфраструктуры по количественным и качественным показателям. Проектом предусматривалось создание этой инфраструктуры для эксплуатационного персонала БАМ, полностью удовлетворяющей его нужды. Предполагалось, что к моменту ввода в эксплуатацию отдельных участков магистрали для эксплуатационников уже будут благоустроены жилье и другие составляющие социальной сферы в полном объеме. Однако эта цель не была достигнута, причем по тем же причинам, что и на прежних стройках.

Главным критерием, на который ориентировались центральные плановые органы, была экономическая эффективность проектов. С этой точки зрения вложения в социальную сферу являются непроизводительной нагрузкой: их рост увеличивает общий объем капитальных затрат, но не улучшает результативные показатели, снижая тем самым коэффициент экономической эффективности капитальных вложений и увеличивая срок окупаемости. Поэтому, рассматривая затраты на социальную сферу как неизбежное зло, их стремились свести к необходимому минимуму. Норматив доли непроизводственного строительства (18 %) из-за этого оказался заниженным, что не позволило решить задачу полного удовлетворения потребностей в социально-бытовой инфраструктуре.

Наряду с отсталыми нормами для проектирования, снижение «непроизводственных» затрат осуществлялось и корректировкой проектов. Так, при экспертизе технических проектов участков БАМ в 1977 г. были сокращены предусмотренные в них объемы жилищного строительства, при переутверждении проекта БАМ в 1987 г. из него было исключено большое число объектов социальной сферы. В результате подобных действий в 1987 г. душевая обеспеченность жилой площадью в регионе БАМ была вдвое ниже

средней по стране, составляя 6,4 кв. м. [15].

Другой особенностью формирования социальной инфраструктуры в регионе БАМ было привлечение строительных мощностей из других регионов для выполнения конкретного комплекса работ и возвращение их в места постоянной дислокации после завершения работ (так называемое «шефское» строительство).

Такую помощь в проектировании и строительстве поселков и городов зоны БАМ оказали 13 союзных республик, 22 автономные республики, края и области РСФСР. Построенные города и поселки зоны БАМ – это своего рода памятники всех республик, их вклад в великую стройку.

За 1974-1989 гг. шефские организации приняли участие в строительстве 45 городов и поселков общей площадью жилых домов, превышающей 1 млн. кв. м, с предприятиями торговли, общественного питания, школами и детскими садами, учреждениями здравоохранения и другими объектами социально-культурного назначения [16].

Таким образом, применяемый в регионе БАМ метод кооперации сил и средств союзных и автономных республик, крупных городов, краев и областей сыграл значительную роль в формировании социально-бытовой инфраструктуры.

Объем работ, выполненных шефами, составил более 10 % сметной стоимости магистрали и почти 50 % непроизводственного строительства. Это позволяло значительно смягчить проблему, связанную с неравномерностью загрузки строительных мощностей, но не решало ее полностью, поскольку такая схема организации строительства сочеталась с традиционной – созданием мощных стационарных строительных организаций – Минтрансстроя, Минуглепрома, Минэнерго.

В качестве важной особенности социально-бытовой инфраструктуры, усложняющей процесс ее создания, выступают

суровые природно-климатические условия региона.

Это требует не только выделения дополнительных капиталовложений, но и разработки особой градостроительной политики, обеспечивающей благоприятные условия труда, быта и отдыха населения. В проектах городов и поселков должны были найти применение принципиально новые архитектурные, экологические и объемно-планировочные решения с учетом сложных природных ландшафтов, наличия вечной мерзлоты и других осложняющих условий.

И, наконец, развитие социальной инфраструктуры региона БАМ зависело от социально-демографического фактора. Хозяйственное освоение региона вызвало, прежде всего, приток молодежи, удельный вес которой заметно преобладал в составе населения. Молодежь до 30 лет составляет почти 70 % жителей молодых поселков БАМа. Отсюда быстрый рост числа молодых семей и повышение их удельного веса в общем контингенте населения, высокая рождаемость – 22 малыша на тысячу человек (в среднем по стране – 18, по РСФСР – 15-16) [17]. При формировании же социально-бытовой инфраструктуры БАМ были допущены явные просчеты. В частности, не выдерживали критики предполагаемые прогнозы численности населения. Когда проектировался БАМ, демографы подсчитали, что число жителей будет 10-12 тыс. Однако жизнь опровергла эти прогнозы – одних только детей на БАМе родилось почти в 2,5 раза больше, чем ожидалось [18].

Таким образом, особенности формирования социальной инфраструктуры региона БАМ зависели от ряда экономических, социально-демографических и природно-климатических факторов, без учета которых невозможно было создание надлежащих жилищных и культурно-бытовых условий для населения в районах нового освоения.

Итак, Сибирь в целом и новый район освоения – регион БАМа, в частности, нуждаются в рациональной государст-

венной политике, учитывающей сложности и проблемы этого края. Хотя решение о разработке такой стратегии было принято руководством государства еще в конце 1999 г. и отнесено к числу важнейших задач правительства, страна все еще не имеет детально проработанного плана развития территории, публично принятой к исполнению государственной властью. Более того, предпринимались попытки теоретически обосновать негативное воздействие подобных стратегий на экономический рост.

Для преодоления подобной ситуации нужны политики, обладающие широким горизонтом видения, выходящим за пределы их выборного срока. Задачей же российской исторической науки является настойчивая и, видимо, более активная деятельность как по дальнейшей разработке такой стратегии, так и по донесению ее необходимости и сути до общественного сознания.

Литература

1. Зайончковская Ж.А. Новоселы в городах. М., 1972. С. 160.
2. Соболев Ю.А. Зона БАМ: пути экономического развития. М., 1979. С. 145.
3. Аганбегян А.Г. БАМ: первое десятилетие. Новосибирск, 1985. С. 155.
4. Белкин Е.В., Шереги Ф.Э. Формирование населения в зоне БАМ. М., 1985. С. 49.
5. Федин В.М. Из опыта партийной работы на строительстве БАМа. М., 1983. С. 8.
6. Воротников В.М. Магистраль мужества // Навстречу времени: сб ст. М., 1985. С. 11.
7. Федин В.М. Комсомол на БАМе // БАМ. 1989. 26 апр.
8. Васильева Я.Г. Комсомольский отряд на БАМе // Комсомольская правда. 1990. 25 дек.
9. Белкин Е.В., Шереги Ф.Э. Указ. соч. С. 23.
10. Аганбегян А.Г. БАМ - масштаб экономики социализма // Коммунист. 1985. № 15. С. 34.
11. Титов А.И. Формирование населения и систем расселения Забайкальской части Западного участка зоны БАМ // Формирование населения и систем расселения в таежных районах страны: сб. ст. Иркутск, 1987. С. 36.
12. Федин В.М. Из опыта партийной работы на строительстве БАМ: моногр. М., 1983. С. 8.
13. Аганбегян А.Г. БАМ.... С. 35.
14. Деревянко А.П. Формирование кадров строителей Байкало-Амурской магистрали в 1974-1982 гг. // История строительства БАМ: тез. докл. Всесоюз. науч. конф. Новосибирск, 1984. С. 44.
15. Железко С.Н. Социально-демографические проблемы в зоне БАМ. М., 1980. С. 7.
16. Лавриненко М.Г. Социально-экономические проблемы освоения зоны БАМа. М., 1990. С.6.
17. Фролов А.Н. К вопросу формирования стабильных трудовых коллективов на БАМе // Социально-экономическое развитие советской Сибири: исторический опыт и современность: сб. ст. Новосибирск, 1984. С. 74.
18. Фролов А.Н. К вопросу... С. 85.