

9. Кулешов В.В. Экономика России и Сибири: "стартовые площадки" и "точки роста" // ЭКО. 2006. № 3. С.15.

10. Миграция и безопасность в России / под ред. Г. Вигковской, С. Панарина; Моск. центр Карнеги. М.: Интердиалект, 2000. 124 с.

11. Архангельский Н. Западный дрейф // Эксперт. 2003. № 39. С. 91-93

11. Соболева С.В. Настоящее и будущее населения Сибири // Сибирь на пороге нового тысячелетия: сб. ст. Новосибирск, 1999. С. 63.

12. Мау В. Посткоммунистическая Россия в постиндустриальном мире // Вопр. экономики. 2002. №7. С.11.

УДК 656.1078(571.5)

### ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ В 1974-1990 гг.

*Г.П. Власов\**, д-р. ист. наук  
*В.К. Молчанов*, аспирант  
БрГУ, Братск

*Научный интерес авторов данной статьи направлен на раскрытие причин проблем в социально-экономической сфере региона БАМа и обусловлен пониманием необходимости детального ретроспективного изучения опыта этого грандиозного инвестиционного проекта с целью его преемственности и развития с учетом новых современных условий. Полное и объективное исследование такого опыта углубит знания о прошлом страны и послужит делу ее исторического прогресса.*

**Ключевые слова:** производственный комплекс, хозяйственное освоение, лесное хозяйство, стройиндустрия, БАМ, продовольственная база, магистраль.

Формирование производственной инфраструктуры БАМа является одной из составляющих уникального инвестиционного проекта, который осуществляется в неосвоенном в хозяйственном отношении регионе с экстремальными природно-климатическими условиями.

В исторической науке для обозначения хозяйственной деятельности, направленной на получение тех или иных видов необходимой продукции, применяют экономическую категорию «хозяйственное освоение». Она также включает в себя представление о материализации этого процесса в виде создания на осваиваемой территории новых производительных сил.

Обширная территория БАМа относится именно к такой части страны, где в наибольшей степени проявляются харак-

терные черты районов нового хозяйственного освоения. По удачному выражению академика Н.Н. Колосовского, такие районы относятся к «резервным территориям», временно присоединенным к более развитым районам [1].

Для того чтобы эти «резервные территории» стали развиваться на основе своей собственной экономической базы и создавали тем самым условия становления там развитой социальной инфраструктуры, которая в конечном счете создаст условия для притока туда населения, удовлетворит его бытовые, культурные, материальные потребности, в первую очередь необходимо создание производственной инфраструктуры. Она является базисом, на основе которого достигаются главные цели освоения новых территорий – создание цивилизованных условий жизне-

деятельности в соответствии с реалиями времени и получением максимальной материальной прибыли, которая, как следствие, будет улучшать там условия жизни людей, а также работать на общий экономический потенциал страны.

Однако деятельность по созданию производственной инфраструктуры – процесс не одномоментный, на это уходят годы. Поэтому, чтобы формирование данной инфраструктуры происходило более эффективно и в меньший временной период, необходимо обязательное параллельное развитие инфраструктуры социальной. Эти две составляющие хозяйственного освоения любого нового региона вытекают одна из другой: создаваемая производственная инфраструктура развивает инфраструктуру социальную, а та, в свою очередь, становясь развитой и широко представленной в регионе освоения, создает более эффективно и в короткие сроки, посредством трудовых ресурсов, инфраструктуру производственную.

Работа по созданию производств на БАМе в советский период, с 1974 по 1991 гг., – это сложный, трудоемкий, неоднозначный процесс, характеризующийся рядом особенностей, присущих формам и методам в организации планирования и строительства в новом регионе освоения в условиях существовавшей тогда административно-командной системы.

Целью данной работы является вскрытие причин системных просчетов в создании производств на БАМе в советский период на примере строительства ряда важнейших отраслей производственной инфраструктуры, дисбаланса их параллельного развития с инфраструктурой социальной, от которой, как указывалось выше, зависит эффективность создания производств в новом регионе освоения и которые, в конечном итоге, заложили первооснову нынешней экономической стагнации региона БАМа.

Важнейшей в производственной инфраструктуре является строительная отрасль. В сжатые сроки, согласно планам, с высоким качеством необходимо было по-

строить на БАМе и ввести в действие сотни промышленных, гражданских и культурно-бытовых объектов. Они были предназначены для освоения богатейших минерально-сырьевых ресурсов зоны и создания приемлемых условий жизни для людей, которым предстояло осваивать эти ресурсы. Но, как показал опыт, широкое развертывание работ по строительству в зоне магистрали началось без тщательной технологической подготовки строительства. К 1974 году, т. е. к моменту разворота работ на магистрали, подготовительные работы по созданию крупных баз стройиндустрии проведены не были. Стройиндустрия в это время здесь была представлена в основном маломощными предприятиями Минтрансстроя СССР.

При решении задач создания на БАМе мощного строительного комплекса в 1970-е годы в научных кругах, осуществлявших стратегическое планирование сооружения магистрали и освоения ее региона, превалировало мнение, что возрастание мощностей строительного комплекса на БАМе, безусловно, необходимо, однако, учитывая важную народнохозяйственную значимость ресурсов зоны магистрали, они должны быть освоены в более короткие сроки, чем необходимо для набора мощности строительным комплексом. Поэтому был выбран ошибочный, как нам кажется, путь в привлечении дополнительных строительных мощностей из других регионов страны, нередко удаленных на весьма значительное расстояние. К примеру, для формирующегося Южно-Якутского топливно-экономического комплекса все стройматериалы приходилось доставлять водным путем, поэтому стоимость строительства была в 3-4 раза выше, чем в среднем по стране, в 1,5-2 раза выше, чем в Норильске, и на 30 % дороже, чем в Магадане [2]. Это способствовало замедлению темпов развития собственной базы стройиндустрии, увеличивало диспропорцию между ней и объектами отраслей специализации и инфраструктуры, приводило к удорожанию строительства.

Таким образом, в хозяйственном освоении региона БАМа, повторилась традиционная для строек в необжитых районах многократно осужденная ситуация, когда создание производственной базы в районах освоения и собственное строительство были организационно разорваны.

Конечно же, недостаточность собственных строительных мощностей не привела строительство на БАМе к патовой ситуации. В этом смысле организаторы планов освоения региона имели мощное подспорье в виде крупных опорно-тыловых баз в Сибири и на Дальнем Востоке, созданных ранее. На них делалась существенная ставка плановыми органами как на крупные территориально-производственные мощности, способные нивелировать возможные проблемы, возникающие в практической реализации столь масштабного инвестиционного проекта, как БАМ.

Действительно, опорно-тыловые базы в строительстве, если не выравнивали ситуацию до нормальной, то в значительной степени сглаживали ее недостатки. Так, удельный вес только объектов «Братскгэсстроя» в регионе БАМа по титулу Минэнерго СССР в 1979 г. составил 24,8 %, в 1980 г. – 32,6 %, в 1981 г. – 39,9 %, в 1982 г. – 49 % [3].

Создание собственной базы стройиндустрии производилось крайне медленно. Было запланировано создание трех баз стройиндустрий, вводимых поэтапно:

- на первом этапе: окончание строительства завода железобетонных изделий на ст. Шимановская (Амурская область) мощностью 140 тыс. м<sup>3</sup> в год;

- на втором этапе: окончание создания в Южно-Якутском ТПК, в районе ст. Чульман, стройбазы Минуглепрома СССР мощностью 30 тыс. м<sup>2</sup> в год общей жилплощади с перспективой ее расширения до 100-120 тыс. м<sup>2</sup> в год;

- на третьем этапе: окончание строительства базы стройиндустрии на ст. Тайшет мощностью 140 тыс. м<sup>3</sup> железобетонных изделий в год.

Эти предприятия наряду с другими, более мелкими, вводились в строй в самый разгар строительства магистрали (1978-1986 гг.). Темпы ввода объектов строительного комплекса были явно недостаточны. В 1983 г. объем поставок строительных материалов с собственных предприятий стройиндустрии составил всего 64 % от потребностей региона [4].

В качестве итога можно отметить, что создание и деятельность комплекса строительной индустрии на БАМе как одной из составляющих производственной инфраструктуры осуществлялись низкоэффективно, причиной чему была ведомственная разобщенность, не позволяющая привести в соответствие деятельность производственных баз с социально-экономическими тенденциями хозяйственного освоения региона.

Наряду со строительной, не менее важной составляющей производственной инфраструктуры является электроэнергетическая. Электроэнергетика в связи с созданием БАМа получила стимул к включению больших новых территорий в зону действия объединенных электроэнергетических систем и, что особенно важно, к объединению электросистем Сибири, Дальнего Востока и Южной Якутии в единую российскую энергосистему.

Формирование энергохозяйства на БАМе проходило в два этапа:

- на первом этапе (1970-1983 гг.) создавались основные энергетические базы: Зейская, Бурейская ГЭС, Нерюнгринская ГРЭС. В этот период все виды энергоресурсов поставлялись извне, районами, поставляющими электроэнергию, были упомянутые выше опорно-тыловые базы. На западном фланге зоны БАМа это был Братско-Усть-Илимский территориально-производственный комплекс с его развитой гидроэлектроэнергетикой, а на восточном фланге – Комсомольский ТПК.

- на втором этапе формировалось единое энергетическое хозяйство региона БАМа, увязанное с энергетикой прилегающих регионов.

Несмотря на созданную энергетическую базу, к концу 1980-х гг. основная

часть потребления электроэнергии на БАМе удовлетворялась станциями системы Минэнерго СССР. Производители электроэнергии системы Минэнерго были объединены в территориальные управления (Амурэнерго, Читаэнерго, Бурятэнерго, Якутэнерго), которые географически удачно охватывали регион БАМа и создавали надежную базу для его освоения. Однако с учетом того, что большинство крупных потребителей электроэнергии концентрировались в ограниченном числе промышленных узлов региона, разбросанных по всей протяженности магистрали, перед электроэнергетиками встал вопрос не столько создания генерирующих мощностей (как в других регионах освоения), сколько создания электросетевого хозяйства [5].

За 1977-1980 гг. строительные организации трестов Востоксибэлектросетьстрой, Дальэлектросетьстрой, Сибэлектросетьстрой построили и совместно с эксплуатационными предприятиями ввели в действие 1900 км линий электропередач. Силами предприятия Братскгэсстрой была построена ЛЭП-220 кВт Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре, ЛЭП-500 кВт Зейская ГЭС – Хабаровск, введены турбогенератор на 60 кВт и первый котел на 470 тыс. т пара на Благовещенской ТЭЦ, котел на 220 Гкал и 50 тыс. т пара на Комсомольской ТЭЦ-3 [6].

В декабре 1984 г. была создана ЛЭП-500 Хабаровск – Комсомольск-на-Амуре. Линию длиной 570 км построили в течение года коллективы Дальэлектросетьстроя и Нерюнгригэсстроя, строительные организации Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре [7].

Оценивая в целом создание электроэнергетической отрасли на БАМе, можно прийти к выводу, что ее формирование происходило более организованно, чем других составляющих производственной инфраструктуры. Немаловажную роль в этом сыграли опорно-тыловые базы с их энергетическим потенциалом и мощными производственными предприятиями, позволившими на начальном этапе строительства создать сетевое хозяйство и

генерирующие мощности в объеме, достаточном для покрытия потребностей в электроэнергии, как самого строительства магистрали, так и развивающихся в его зоне производств. Но все же, с учетом ретроспективного анализа развития энергетике на БАМе следует отметить, что развитие электрических и сетевых объектов не было опережающим. Их сооружение велось зачастую параллельно с сооружением и развитием производств, что не способствовало эффективности хозяйственного освоения, создавало в ряде мест региона магистрали электроэнергетический дефицит, экономические и социально-экономические трудности.

Как показывает историческая практика, первыми при освоении новых регионов начинают эксплуатироваться лесосырьевые ресурсы. Не была исключением в этом смысле и зона освоения БАМа. В хозяйственном отношении лесной комплекс региона магистрали занимает одно из ведущих мест.

Среди перспективных отраслей специализации зоны он является наиболее развитым. Велика его роль в освоении этой огромной территории. Для развития ряда отраслей хозяйства зоны БАМа и последующего использования ее минерально-сырьевых ресурсов, предприятия лесного комплекса могут стать опорной базой. И, что особенно важно, функционирование и развитие комплекса охватывает всю территорию зоны, и он участвует в решении разнообразных хозяйственных задач – экономических, технических, социальных и др.

Общая площадь лесного фонда зоны БАМа оценивается в 149 млн. га, покрыто лесом 108 млн. га с общим корневым запасом древесины 12 млрд. м<sup>3</sup>, в том числе спелой – 9 млрд. м<sup>3</sup> [8].

Лесные ресурсы размещены на территории региона крайне неравномерно. Особенно велики лесные запасы на Западном участке БАМа – здесь сосредоточено 800 млн. м<sup>3</sup> древесины [9]. Однако, характеризуя развитие лесной промышленности региона за исследуемый период, можно отметить, что она была развита

недостаточно в сравнении с объемом ресурсов и в основном представлена лесозаготовительной деятельностью, ориентированной на вывоз круглого леса. Лишь малое количество предприятий представляли сферу переработки древесины. Наиболее крупными из них являлись Братский ЛПК и Амурский целлюлозно-картонный комбинат. Диспропорция в лесозаготовках и деревопереработке региона характеризовалась на период 1988 г. следующими показателями: лесозаготовок по региону БАМа выполнено 14,4 млн. м<sup>3</sup>, пиломатериалов произведено 1042 тыс. м<sup>3</sup>. Темпы развития лесной промышленности в целом были низки. С 1980 по 1985 гг. объем лесозаготовок возрос только на 2417 тыс. м<sup>3</sup>, а с 1985 по 1988 гг. произошло даже снижение выпуска товарной продукции на 396 тыс. руб. [10].

В связи с развитием лесного комплекса региона БАМа планировался широкий круг задач по развитию лесного хозяйства. Предполагалось существенное расширение Усть-Кутского лесопромышленного района со строительством здесь Тирского леспромхоза, а также Таюрского правобережного леспромхозов на ст. Ния мощностью по 1 млн. м<sup>3</sup> каждый.

Эти крупнейшие предприятия, по существу, должны соответствовать лесопромышленному комплексу. На них планировалась организация лесопильного производства в объеме 900 тыс. м<sup>3</sup> в год, а для переработки кусковых отходов лесопиления – производство древесностружечных плит (250 тыс. м<sup>3</sup> в год) и технической щепы (до 300 тыс. м<sup>3</sup> в год) [11].

Другим крупнейшим объектом лесной индустрии должен был стать Казачинский ЛПК, организуемый на кооперативных началах с другими ведомствами и обеспечивающий их пиломатериалами и древесными плитами. Объем лесозаготовок должен был составить 4,1 млн. м<sup>3</sup>. Однако все эти предложения проектных организаций не были включены в утвержденную программу и нуждались в дополнительном обосновании, поскольку, например, сырьевая база Казачинского комплекса была распределена между ве-

домствами, пять из которых рассчитаны в основном на вывоз круглого леса.

Создание лесопромышленного комплекса намечалось также в Киренском районе с объемом лесозаготовок 5,3 млн. м<sup>3</sup> в год.

На территории Дальнего Востока, в зоне непосредственного тяготения к БАМу, планировалась постройка девяти леспромхозов. Наиболее крупными из них должны были стать Селемджинский (мощность 1200 тыс. м<sup>3</sup> в год), Ларбинский и Мамыно-Норский (мощностью до 800 тыс. м<sup>3</sup> каждый) [11, с. 77].

В соответствии с планами осуществления программы развития промышленного комплекса, зоны БАМа, народное хозяйство страны в расчетах должно было получить продукции на сумму около 2 млрд. руб. в ценах 1980-х годов.

Однако большая часть планов по развитию лесохозяйства осталась нереализованной, за 1975-1980 гг. в регионе БАМа было создано только 19 новых лесхозов, 89 лесничеств, около 1300 лесохозяйственных участков и обходов. Средняя площадь одного лесхоза сократилась с 3,9 до 2,5 млн. га [12].

Лесозаготовками в районе магистрали, особенно в западной ее части, занимались предприятия, принадлежащие двадцати министерствам и ведомствам, действия которых практически не контролировались и были ориентированы в первую очередь на решение своих внутриведомственных задач. Поэтому зачастую возникали трудности даже при организации второстепенных межведомственных планов лесопользования, не говоря уже о координации генеральной линии лесохозяйствования на БАМе и развития там лесопромышленной базы.

Министерства и ведомства мало обращали внимание на лесохозяйственную деятельность, часто допускали рубку леса без порубочных билетов. До 1978 года не был оформлен отвод земли под застройку города Тынды (около 11 тыс. га) и под разработку карьеров в Хабаровском крае. В Бурятской АССР, в полосе водоохраных лесов, работниками тоннельного от-

ряда № 11 было вырублено 46,6 тыс. м<sup>3</sup> древесины [13].

Для кардинального изменения ситуации в лесном комплексе, увеличения эффективности его развития, наращивания производственных мощностей, улучшения качества природоохранных механизмов требовались крупные капиталовложения в развитие в первую очередь мощной базы стройиндустрии. А она, как указывалось нами выше, значительно отставала от создания производств. Существовавшие мощности не могли в полной мере и своевременно обеспечивать промышленное освоение региона.

Незаинтересованность министерств и ведомств в решении этой проблемы путем создания межведомственных баз строительной индустрии была очевидной. Положение дел, когда в ведомствах создавались свои собственные базы стройиндустрии, пускай и недостаточно мощные для выполнения глобальных задач, недостаточно эффективные, устраивало их руководителей. Это давало возможность своего рода «вольницы» в использовании бюджетных средств, снимало ответственность за непродуманность и неэффективность их использования. Положение дел не удалось исправить в течение всего советского периода строительства и освоения региона магистрали.

Строительство Байкало-Амурской магистрали и освоение территорий, тяготеющих к ней, увеличение числа жителей, задействованных на работах в регионе, ставили задачу удовлетворения потребностей в продуктах питания. Из опыта освоения новых территорий в Западной Сибири, строительства Норильского комбината, других строек в районах ближнего и Крайнего Севера, известно, что организация полноценного питания местного населения – важный фактор, способствующий закреплению рабочей силы и успешному освоению природных богатств.

Регион БАМа относится к территориям с наиболее высокими показателями потребностей в питании, что обуславливается не только суровыми климатиче-

скими условиями, повышающими потребность в высококалорийной пище, особенно в жирах, но и возрастной структурой населения. Регион БАМа, является одним из наиболее молодых по возрастному составу районов страны, к тому же, расход энергии значительно возрастает в силу того, что немалая часть трудовой деятельности населения происходит на открытом воздухе. По расчетам специалистов, в 1985 г. для удовлетворения потребностей населения региона магистрали ежегодно требовалось 159 тыс. тонн зерна, треть миллиона тонн картофеля и овощей и столько же молока, 125 тыс. тонн мяса и немало другой сельхозпродукции [14].

С 1975 г. по заданию Госкомитета Совмина СССР по науке и технике и согласно программам координационного совета ВАСХНИЛ по сельскохозяйственному освоению зоны БАМа учеными были проведены широкие почвенно-картографические, ботанические, агрохимические и агрофизические исследования в регионе магистрали, на основе которых были разработаны рекомендации рационального использования сельскохозяйственных территорий региона. Было определено, что в районах, тяготеющих к магистрали, имеется 150 тыс. га сельскохозяйственных угодий, в том числе 45 тыс. га пашни [15]. В Муйской котловине республики Бурятия было обследовано множество видов почв, из которых как перспективные в хозяйственном освоении были отмечены те, что после соответствующих улучшений могли вовлекаться в пахотный фонд – это дерновые лесные, (4,2 тыс. га), дерново-карбонатные мерзлотные (0,3 тыс. га), дерново-глеевые мерзлотные (17,9 тыс. га) и аллювиальные дерново-глеевые мерзлотные (8,5 тыс. га) [16]. Это открывало перспективы, достаточные для реализации минимальной программы развития сельского хозяйства на западном участке магистрали в Бурятии.

Западный же участок региона БАМа, находящийся на территории Иркутской области, проходит по так называемой

бывшей Илимской пашне, располагавшей когда-то площадью пахотных земель 200,6 тыс. га, что в 10 раз превышает площадь Бельгии или Голландии. К сожалению, за годы индустриального освоения Сибири размеры пашни значительно сократились, и эффективность использования оставшейся ее части во многом снизилась [17].

Таким образом, что касается западного крыла БАМа, задел для организации пахотного сельхозпроизводства по минимальной программе развития здесь имелся.

Кроме того, здесь можно было дополнительно освоить 203-244 тыс. га для сельскохозяйственных угодий, из них для пашни 79-100 тыс. га.

В то же время, как показали многочисленные экспедиционные обследования, в зоне БАМа невозможно и нецелесообразно организовывать производство всех видов сельскохозяйственной продукции – для этого нет необходимых земельных ресурсов, агроклиматических условий. Сравнительная эффективность производства некоторых видов продукции на месте и в традиционных сельскохозяйственных зонах страны убедительно свидетельствует о целесообразности завоза части продукции из тыловых баз [11, с. 81].

В результате в основу направления сельхозразвития зоны БАМа было положено требование рационального сочетания производства малотранспортабельной продукции непосредственно вблизи трассы магистрали с завозом продукции из прилегающих к зоне БАМа тыловых баз и поставкой теплолюбивых овощей и фруктов из других районов страны. Считалось, что пропорции местного производства и завоза продукции должны определяться в зависимости от конкретных условий того или иного района региона БАМа (т. е. наличия земель, пригодных для освоения, потребностей населения, возможности возделывания потребных культур). Амурская область (Зейский район) может, к примеру, полностью удовлетворить свои продуктовые потребности местным производством. В Южной

Якутии же потребности населения в продуктах питания могут быть удовлетворены в основном за счет завоза.

В соответствии с Постановлением ЦК КПСС и Совмина СССР «О комплексном развитии сельского хозяйства в районах Сибири, Дальнего Востока и в Курганской области» предусматривалось создание на БАМе высокопродуктивных сельскохозяйственных зон, специализирующихся на производстве картофеля, овощей, мяса, молока и яиц.

Однако к середине 1980-х годов сельскохозяйственное производство в регионе магистрали было развито все еще недостаточно. Существовало лишь 18 относительно крупных хозяйств и около 40 тыс. га пашни, большая часть из которой располагалась в Дальневосточном регионе магистрали. Там же производилось и основное количество овощей и картофеля, а также цельного молока. Значительная часть этой продукции поставлялась в другие районы БАМа. Овощеводство было представлено в значительных объемах в Усть-Кутском и Комсомольском районах.

Если с производством картофеля и других овощей в регионе магистрали положение было приемлемым, и недостаток покрывался за счет ввоза этой продукции, то что касается продукции молочной, столь необходимой для полноценного питания в соответствии с природно-климатическими условиями региона, – здесь обстановка требовала кардинального изменения ситуации.

Молочное скотоводство было развито слабо. Чтобы обеспечить людей цельным молоком в соответствии с рациональными нормами питания, необходимо было по всей зоне БАМа многократно увеличивать поголовье коров молочных пород с целью повышения продуктивности молочного производства.

Ситуация требовала развития сельского хозяйства по единым программам. Необходимы были целевые капиталовложения существующим в регионе сельхозпредприятиям, выделение им техники, кормов и удобрений, завоз высокопро-

дуктивного стада крупнорогатого скота и т. д.

Однако при формировании продовольственной базы упор был сделан на активное привлечение ресурсов промышленных министерств и их предприятий. Совмином и Госпланом РСФСР, в соответствии с предложениями ВАСХ-НИЛа о развитии сельхозпроизводства на БАМе, определялись каждому хозяйству по всем министерствам и ведомствам объемы производства сельхозпродукции, освоения земель, строительства производственных объектов сельхозназначения, капиталовложений и т. д. С 1974 по 1983 годы создано 147 хозяйств на БАМе, которые имели более 41 тыс. га сельхозугодий, 9,6 тыс. голов крупнорогатого скота, 22 тыс. голов свиней [4, с. 47]. В 1989 году от 250 подсобных хозяйств на БАМе было получено 4,8 тыс. центнеров зерновых культур, 39 тыс. тонн картофеля, 32 тыс. тонн овощей, 50 тыс. тонн скота и птицы в убойном весе, 176 тыс. центнеров молока. Продукцией подсобных хозяйств к середине 1980-х годов удовлетворялось от 3 до 15 % общей потребности населения БАМа в мясе, молоке, овощах [12, с. 39].

Анализируя вышесказанное по вопросу создания и развития сельскохозяйственной базы на БАМе, следует отметить, что стратегия планирования данной отрасли имела ряд существенных недоработок. Это, прежде всего, отсутствие единой программы развития сельского хозяйства непосредственно в зоне магистрали и в тыловых базах продуктового обеспечения. Опять же, как и в других сферах производства, упор делался на создание сельскохозяйственной базы по ведомственному принципу. Создание сельхозпроизводств не поспевало за строительством крупных промышленных предприятий, а в результате недостатков в планировании и исполнении крайним звеном, испытывавшим на себе все трудности освоения нового региона, стали люди со всеми своими потребностями и интересами.

При разработке в советский период плана формирования производственной

инфраструктуры зоны БАМа было предусмотрено размещение крупных предприятий по принципу территориальной организации производств в Верхнеленском, Северо-Байкальском, Удоканском, Южно-Якутском и прочих районах сосредоточенного строительства на базе крупных природных ресурсов (в основном минеральных и лесных).

Эти районы промышленных производств должны были организоваться в единую цепь взаимосвязанной производственной инфраструктуры вдоль всей линии магистрали. Однако в последующие годы освоения нового региона возник ряд обстоятельств, определивших невозможность осуществления сплошной территориальной организации производственной инфраструктуры по всей линии магистрали.

Более того, вплоть до 2010-х годов степень освоения этого региона в промышленном отношении находится на пионерных этапах и имеет лишь отдельный очаговый характер [18]. Это объясняется рядом причин.

Во-первых, планировавшееся комплексное (сплошное) освоение БАМа не состоялось в силу отсутствия четкой программы освоения с ясно очерченными целями, а также механизма управления реализацией программы, что характерно, по мнению ученых, для подобных советских программ. Поэтому выделявшиеся по отраслевому принципу средства использовались нерационально либо не по назначению [19].

Во-вторых, территория региона магистрали была экономически слабо освоенной и малозаселенной. Строительство магистрали несколько улучшило экономическое и социальное положение проживающего здесь двухмиллионного населения, размещенного очагами на территории 1,5 млн. км<sup>2</sup> в 13 городах и 80 поселках городского типа. По результатам исследований ИЭ и ОПП СО РАН, четыре из шести участков территории областного (республиканского) ранга можно отнести к разряду депрессивных [20].

В-третьих, при реализации планов формирования производственной инфраструктуры в общем формате хозяйственного освоения территории основное внимание было сосредоточено почти целиком на сооружении самой магистрали. В производственной сфере ограничились лишь созданием угледобывающих и лесозаготовительных предприятий.

Однако одним из главных недостатков программы освоения региона БАМа вообще и как составной части его производственной инфраструктуры, в частности, явилось, по нашему мнению, игнорирование человеческого фактора и задачи по улучшению жизнедеятельности людей как главной цели освоения.

#### *Литература*

1. Бандман М.К. Территориально-производственный комплекс. М., 1990. С. 194.
2. Справка. Центральный партийный архив института Марксизма-Ленинизма при ЦК КПСС. Ф. 17. Оп. 142. Д. 5. Л. 20
3. Информация. Текущий архив Министерства энергетики СССР. Ф. 17. Оп. 1. Д. 17. Л. 57.
4. Власов Г.П. Формирование и укрепление опорной железнодорожной транспортной системы. Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2010, №1. С.41-53
5. Справка. Текущее производство Минэнерго СССР. Главвостокэлектро-сетстрой. Электросетевое строительство в зоне БАМ. Миронов А.В. Ф.17. Оп. 4. Д. 14. Л. 5.
6. Данные о народнохозяйственной деятельности объединения // Центральный арх. Братскгесстроя. Ф.1. Оп.1. Д. 93. Л. 15-18.
7. [Передовица] Тихоокеанская звезда. 1984. 5 дек.
8. Власов Г.П., Власов Л.Г. Регион БАМа в XXI веке: реальность и перспективы. Братск: Изд-во БрГУ, 2008. С. 52.
9. Деревянко А.П. БАМ – Панорама всенародной стройки. Хабаровск, 1984. С. 80.
10. Госкомстат РСФСР. Росинфоцентр. Отдел промышленности. Раздел «Мин-леспром СССР в зоне БАМ в 1986-1987гг.».
11. БАМ: строительство, хозяйственное освоение. М., 1984. С.76. // Там же. С. 77. // Там же. 81 с.
12. Власов Г.П. Регион БАМа: стратегия и опыт освоения. Исторический аспект. Братск: Изд-во БрГТУ, 1999.С. 36; 39
13. Из протокола № 5 от 24 декабря 1982 г. Заседание СМ РСФСР по БАМу // Текущее делопроизводство СМ РСФСР. Ф. 10-32. Оп. 2. Д. 51. Л. 9.
14. Сельский цех БАМа / С. Вотрушин, Б. Ермолаев, Ю. Исмаилов, В. Орлов // БАМ – форма созидания. М., 1985. С. 125.
15. Соболев Ю.А. Зона БАМ: Пути экономического развития. М., 1979. С.145.
16. Пигарева Н.Н., Ревенский В.А., Кокорин Ю.Н. Перспективы сельскохозяйственного освоения зоны БАМа // Байкало – Амурская магистраль на территории Бурятии: история строительства, ее роль в хозяйственном освоении региона: сб. ст. Улан-Удэ, 1999. С. 185.
17. Шерстобоев В.В. Илимская пашня. Иркутск, 1949. С. 11.
18. Власов Г.П. БАМ: Опыт, уроки (1974-1998гг.). Исторический аспект. Иркутск, 1998. 124 с.
19. Регион БАМ: концепция развития на новом этапе / под ред. А.Г. Гренберга, В.В. Кулешова. Новосибирск, 1996.
20. Суманеева М.А. Байкало-Амурская магистраль: из прошлого в будущее // Иркутский историко-экономический ежегодник. Иркутск, 1999. С.146.