

РЕЦЕНЗИИ

УДК 94(571.53)

DOI: 10.18324/2224-1833-2023-3-91-94

Социально-экономическое освоение зоны БАМа

Г.А. Цыкунов

Байкальский государственный университет, ул. Ленина, 11, Иркутск, Россия
tsykunovga@gmail.com

Статья поступила 18.09.2023, принята 19.09.2023

Рецензируется монография Н.С. Байкалова «Последняя стройка социализма: исторический опыт позднесоветской модернизации районов Байкало-Амурской железнодорожной магистрали», посвященная комплексному исследованию строительства БАМа и социально-экономическому освоению его регионов. Рассматриваются вопросы развития отраслей производства и транспорта, а также социальной сферы – жилищно-коммунального хозяйства, торговли и общественного питания.

Ключевые слова: Байкало-Амурская магистраль; новые территории; строительство; трудовые коллективы; социальная сфера.

Socio-economic development of the Baikal-Amur Railway zone

G.A. Tsykunov

Baikal State University; 11, Lenin St., Irkutsk, Russia.
tsykunovga@gmail.com

Received 18.09.2023, accepted 19.09.2023

The monograph of N.S. Baykalov "The Last Construction of Socialism: Historical Experience of the Late Soviet Modernization of the Baikal-Amur Railway", devoted to a comprehensive study of the construction of the BAM and the socio-economic development of its regions, is reviewed. The issues of the development of industries of production and transport, as well as the social sphere, namely, housing and communal services, trade and catering, are considered.

Key words: Baikal-Amur mainline; new territories; construction; labor collectives; social sphere.

Приближающийся полувековой юбилей начала строительства Байкало-Амурской магистрали вновь вызвал исследовательский и практический интерес к этой масштабной стройке XX в. Примером тому может служить монография Н.С. Байкалова «Последняя стройка социализма: исторический опыт позднесоветской модернизации районов Байкало-Амурской железной магистрали» вышедшая в издательстве Бурятского государственного университета. Следует отметить, что вся научно-исследовательская деятельность Н.С. Байкалова на протяжении более двух десятилетий посвящена этой проблеме. Автор побывал во

всех регионах БАМа, встречался со строителями и эксплуатационниками магистрали, воочию видел результаты их труда.

В данной работе, помимо истории строительства БАМа, основное внимание уделяется социально-экономическому развитию прилегающих территорий магистрали. Делается краткий экскурс с обоснованием идеи сооружения новой железной дороги на Восток и началом ее строительства накануне Великой Отечественной войны. Далее вскрываются причины возобновления строительства магистрали в 1970-е гг., которые обусловлены необходимостью вовлечения ценных минерально-

сырьевых ресурсов Сибири и Дальнего Востока в народнохозяйственный комплекс страны, а также военно-стратегическими интересами СССР. Строительством железнодорожных путей занимались тресты и управления в составе вновь созданного ГлавБАМстроя, а вот строительство постоянных поселков осуществлялось в форме шефской помощи коллективов союзных республик, автономий, краев и областей РСФСР. По мнению автора, практика привлечения шефов достигла своего апогея в советской экономике [1, с. 41]. В рамках шефской помощи БАМ был объявлен Все-союзной ударной комсомольской стройкой, что также способствовало привлечению молодых людей на сооружение магистрали.

В монографии Н.С. Байкалова освещается сооружение транспортных объектов, тоннелей, мостов, различных искусственных сооружений БАМа. Особо подчеркивается, что возведение велось в условиях вечной мерзлоты и высокой сейсмичности, что требовало применения новейших научных и технических разработок. Об этом свидетельствуют приведенные примеры при сооружении Северомуйского тоннеля, когда проектом не учитывался тектонический разлом древнего русла реки, что приводило к неоднократным выбросам песчано-водной смеси [1, с. 61]. По этой причине потребовалось сооружение двух обходных путей, а строительство главного тоннеля затянулось на много лет. Интересной выглядит постановка вопроса о временных поселках и капитальном жилищно-гражданском строительстве. Как видно из монографии, временные поселки в зоне БАМа состояли из сборно-разборных домов, предназначенных для транспортных строителей в период сооружения магистрали. Однако обострение жилищного вопроса привело к расселению во временном жилищном фонде, помимо строителей и железнодорожников, работников промышленной и социальной сферы. Строительство постоянного жилья осуществлялось непозволительно медленно, что усиливало нагрузку на временное жилье, которое со временем стало относиться к ветхому и аварийному фонду.

Для работ подобного профиля вполне уместен вопрос об источниках и формах комплектования трудовых коллективов строителей. Комплексная программа строительства БАМа

предусматривала массовое перемещение населения и формирование надлежущей сети городских поселений. Как видно из работы Н.С. Байкалова, практиковались такие формы комплектования коллективов, как общественный призыв, перевод работников с других предприятий, прием через отделы кадров строительных организаций, распределение выпускников средних специальных и высших учебных заведений. Наибольшее внимание уделяется анализу общественного призыва путем формирования комсомольских ударных отрядов. Нельзя забывать, что БАМ — это последняя комсомольская стройка нашей страны, определившая судьбу нескольких поколений советских людей. Автор справедливо отмечает, что к середине 1980-х гг. общественный призыв как форма оргнабора исчерпал свои возможности и с наступлением перестройки был свернут [1, с. 109].

Анализ материального стимулирования работников позволил автору сделать вывод о ведомственном подходе к этой сфере, когда для организаций, не подведомственных Минтрансстрою, были установлены более низкие районные коэффициенты [1, с. 113].

Актуальна и интересна постановка вопроса о мотивации приезда на строительство БАМа, который являлся объектом дискуссий между советскими и зарубежными исследователями. В монографии приведены данные социологического опроса, проведенного на БАМе, согласно которому большинство респондентов руководствовались желанием проверить себя в настоящем деле и романтикой участия в стройке века, т. е. нравственно-патриотическими мотивами. Мотивы приезда на строительство магистрали в значительной степени обуславливались возрастными особенностями, а также отличием мотивации у мужчин и женщин. В связи с этим хотелось бы увидеть в монографии сравнительный анализ мотивации строителей БАМа с мотивами современных работников-вахтовиков, участвующих в освоении газовых и нефтяных месторождений Сибири.

Большая часть монографической работы посвящена историческому опыту социально-экономического освоения зоны БАМа, где анализируются вопросы развития промышленности и транспорта, создания сельскохозяй-

ственной базы, а также формирования социальной сферы в городах и поселках магистралей. Согласно концепции БАМа, на его территории планировалось создание 11 территориально-производственных комплексов и десятков промышленных узлов. Однако в настоящее время можно говорить о начавшемся еще в СССР формировании Южно-Якутского ТПК и разработке одноименного угольного месторождения. До сих пор не началось масштабное освоение крупнейшего в мире Удоканского месторождения меди.

Анализ развития лесной промышленности показывает, что освоение лесных ресурсов велось неспециализированными министерствами и ведомствами, которые занимались заготовкой и вывозом древесины в крупном виде за рубеж. При разработке проекта БАМа недостаточное внимание уделялось формированию вдоль магистрали сельскохозяйственной базы. В работе справедливо отмечается, что суровые климатические условия являлись серьезным препятствием в реализации продовольственной программы [1, с. 164]. К природному фактору следует отнести недостаток сельскохозяйственных угодий, прежде всего пашен, а малые площади сенокосных угодий и луговых пастбищ сдерживали производство животноводческой продукции. В работе отмечается такое направление в решении продовольственной проблемы, как создание подсобных хозяйств при строительных организациях и промышленных предприятиях, которые расширяли производство местных продуктов питания. В целом же сельскохозяйственное производство в регионах БАМа, как и в других районах нового освоения, считалось второстепенной отраслью с недостаточным финансированием и материально-техническим снабжением.

Важнейшая роль жизнеобеспечения населения в зоне БАМа отводилась вопросам торговли и общественного питания. На территории магистрали, как и на других Сибирских стройках, была создана ведомственная система снабжения, что приводило к низкой эффективности распределения продовольственных и материальных ресурсов. Приведенная статистика свидетельствует о низкой обеспеченности местами в столовых, складскими помещениями, холодильниками, пекарнями во

многих районах БАМа. Введение в эксплуатацию постоянных поселков железнодорожников с наличием капитальных строений торговли и общественного питания в какой-то мере способствовало снятию проблемы в этой сфере. Как отмечается в монографии, недостатки в обустройстве предприятий торговли и общественного питания компенсировались широким ассортиментом продовольственных и промышленных товаров повышенного спроса [1, с. 183]. Территориальная и ведомственная специфика строительства магистралей потребовала создания многоуровневой организации бытового обслуживания. На первоначальном этапе для обслуживания строителей была задействована служба быта близлежащих городов и районов, а в дальнейшем осуществлялось строительство стационарной сети предприятий бытового обслуживания в самих бамовских поселках. Вместе с тем, в регионах БАМа отмечался более низкий уровень бытового обслуживания в сравнении с обжитыми районами Сибири.

Определенное место в монографическом исследовании отводится вопросам создания и функционирования жилищно-коммунального хозяйства. К большому сожалению, реальная потребность в жилье заметно превышала запланированные объемы. За весь период осуществления проекта БАМа решить жилищную проблему так и не удалось. Автор внимательным образом анализирует и выявляет причины отставания в сооружении жилья. Прежде всего, это относится к недооценке потенциала численности населения в районах строительства со стороны авторов бамовского проекта. Не совсем были учтены климатические и геологические условия при сооружении жилых зданий, сказывалось отсутствие специальной техники и строительных материалов. В новых поселках по временной схеме сооружались котельные, тепловые и водопроводные сети, мощности, которых не позволяли обеспечивать надлежащее функционирование местного жилищно-коммунального хозяйства. В новых поселках БАМа действовала несовершенная структура управления жилым фондом, когда ее функции возлагались на специальные отделы строительно-монтажных поездов. В качестве примера приводится структура управления коммунального хозяйства Усть-Кута, при которой весь жилой фонд

находится на балансе трех ведомственных организаций.

Важное место в работе отводится развитию социально-культурной сферы, включающей здравоохранение и медицинское обслуживание населения, образовательные и культурно-просветительские учреждения. Н.С. Байкалов отмечает, что на начальном этапе сооружения магистрали основная нагрузка по обследованию и лечению строителей легла на медицинские учреждения старых поселений [1, с. 226]. Подобный подход к решению проблемы вполне устраивал руководство транспортных строительных организаций, с учетом постоянной их передислокации на новые участки работы. Укрепление материальной базы медицинских учреждений проходило за счет строительства и ввода в эксплуатацию новых объектов в стационарных железнодорожных поселках. Однако, несмотря на вновь вводимые поликлиники и больницы, потребности быстро растущего населения в медицинских услугах не были удовлетворены. Об этом свидетельствуют приведенные в монографии статистические данные. Другой проблемой здравоохранения являлась хроническая нехватка медицинских кадров, обусловленная неравномерным распределением выпускников учебных заведений, отсутствием жилья и нехваткой мест в детских дошкольных учреждениях.

Как отмечает автор, в подобной ситуации развивалась и система дошкольного и школьного образования. Абсолютное большинство местных дошкольных учреждений и школ не могли принять всех нуждающихся. Все эти проблемы были заложены в проекте сооружения БАМА, в котором строительство школ для транспортных строительных организаций не предусматривалось. Положение также усугублялось тем обстоятельством, что возникшие во временных поселках школы не принимались на баланс местных органов власти. В этой ситуации содержание школ возлагалось на базовые предприятия. С переходом к рыночным

отношениям ведомственные школьные учреждения стали передаваться в местные муниципалитеты, которые из-за бюджетного дефицита не могли обеспечить в полном объеме их функционирование.

В сложных условиях проходило формирование и развитие сети культурно-просветительских учреждений, главным звеном которых являлись клубы и дома культуры. Автор наглядным образом показывает, в каких условиях проходило становление культурных учреждений, которые первоначально располагались в палатках строителей. Как во всей социальной сфере, содержание учреждений культуры, развитие материально-технического оснащения возлагалось на строительные организации Минтрансстроя и их профсоюзы. Укреплению материальной базы клубов и домов культуры, организации досуга бамовских строителей способствовала шефская помощь со стороны творческих коллективов страны и регионов. В монографии отмечается, что приоритетное развитие получили культурно-просветительские учреждения, подведомственные Министерству путей сообщения. И наоборот, культурные учреждения, принадлежащие строительным организациям, по мере сооружения железнодорожной магистрали упразднялись или передавались в структуры местных органов власти [1, с. 246].

В целом монография Н.С. Байкалова вносит большой вклад в историографию проблем Байкало-Амурской магистрали. Автором проведена большая работа по привлечению и систематизации архивных и статистических данных, источников личного происхождения. Достоинством работы является приложение, где размещены таблицы, отражающие ход сооружения магистрали, производственные показатели строительных организаций, развитие социальной сферы, формирование трудовых коллективов. Монография Н.С. Байкалова, несомненно, вызовет интерес ученых, краеведов и, конечно, самих строителей БАМА.

Литература

1. Байкалов Н.С. Последняя стройка социализма: исторический опыт позднесоветской модернизации районов Байкало-Амурской магистрали. - Улан-Удэ: издательство Бурятского государственного университета, 2022. - 332 с.

Literature

1. Baykalov N.S. The Last construction of Socialism: the historical experience of the Late Soviet modernization of the Baikal-Amur Mainline districts. - Ulan-Ude: Buryat State University Publishing House, 2022. - 332 p.