

63.3(2)63
Б 18
СА-397249

Н. С. Байкалов

**ПОСЛЕДНЯЯ СТРОЙКА СОЦИАЛИЗМА:
ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ ПОЗДНЕСОВЕТСКОЙ
МОДЕРНИЗАЦИИ РАЙОНОВ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ**



СОВЕТСКАЯ ЭПОХА:
ИСТОРИЯ И НАСЛЕДИЕ



К 100-ЛЕТИЮ
ОБРАЗОВАНИЯ СССР

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
БУРЯТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ ДОРЖИ БАНЗАРОВА

Н. С. Байкалов

**ПОСЛЕДНЯЯ СТРОЙКА СОЦИАЛИЗМА:
исторический опыт позднесоветской модернизации районов
Байкало-Амурской железнодорожной магистрали**

Монография



РФФИ

Государственное бюджетное
учреждение культуры
«Оренбургская областная универсальная
научная библиотека им. Н.К. Крупской»

Улан-Удэ

Издательство Бурятского госуниверситета

2022

✓

64-394249

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	4
Глава 1. Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистральной в 1970–1990-е гг.	
1.1 Причины возобновления строительства БАМа в 1970-е гг. Особенности организации строительства.....	32
1.2 Сооружение транспортных объектов.....	45
1.3 Непроизводственное строительство.....	68
1.4 Проблемы финансирования и организация снабжения стройки. Обеспечение проектно-сметной документацией...	81
1.5 Формирование строительных кадров.....	106
Глава 2. Исторический опыт социально-экономического освоения зоны БАМа (1970–1990-е гг.)	
2.1 Развитие промышленности и транспорта.....	138
2.2 Сельское хозяйство и создание продовольственной базы БАМа.....	163
2.3 Торговля и общественное питание.....	174
2.4 Система бытового обслуживания.....	191
2.5 Жилищно-коммунальное хозяйство.....	207
2.6 Социально-культурная сфера.....	225
Заключение.....	249
Литература.....	254
Приложение 1. Таблицы.....	275
Приложение 2. Хронология строительства БАМа	302
Список сокращений.....	328
Сведения об авторе.....	329

ВВЕДЕНИЕ

Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали стало одним из наиболее амбициозных позднесоветских проектов по вовлечению в хозяйственный оборот северных территорий Сибири и Дальнего Востока. Несмотря на тот факт, что сооружение дороги началось еще в 1930-е гг. (система лагерей БАМлага и Амурлага) и продолжается до настоящего времени (так называемый проект «БАМ-2»), основной объем работ пришелся на 1974–1989 гг., когда БАМ был провозглашен всесоюзной ударной комсомольской стройкой.

Магистраль протянулась с запада на восток на 3,1 тыс. км, сократив расстояние транзитных перевозок на 500 км. БАМ охватил территории шести административных образований Российской Федерации. Исторически данный регион был малонаселенным и слабоосвоенным в хозяйственном отношении. Всесоюзная комсомольская стройка оживила экономическую и социальную жизнь северных территорий.

Программа хозяйственного освоения включала в себя множество аспектов, но ее основу составил принцип взаимообусловленного сочетания ряда промышленных производств с природными и экономико-географическими характеристиками региона. Начавшийся в конце 1980-х гг. экономический кризис в стране прервал планы интенсивного освоения районов БАМа. История БАМа оказалась на периферии отечественной историографии. Трудовой подвиг строителей, праздники, памятные даты, произведения литературы и искусства, посвященные комсомольской стройке, были преданы забвению.

В условиях децентрализации постсоветского пространства в начале 1990-х гг. экономическая и социальная ситуация на востоке страны предельно обострилась. Рыночные реформы поставили в чрезвычайно тяжелое положение, прежде всего, отдаленные северные районы, развитие которых в советское время связывалось с функционированием БАМа и освоением природных ресурсов прилегающей зоны. Однако в новых условиях магистраль оказалась нерентабельной.

В настоящее время эти территории находятся в сложном социально-экономическом положении. Отсутствие крупных производ-

ственных объектов, невозможность полноценного развития сельского хозяйства из-за природно-климатических условий, экологические ограничения, общая удаленность и неразвитость транспортных коммуникаций делают данные районы особенно уязвимыми. Высокий процент безработицы, нуждающиеся в реновациях ветхий жилищный фонд и объекты социальной инфраструктуры, отсутствие карьерных возможностей для молодежи становятся причинами роста социальной напряженности, которая выражается в повышенной криминогенности, протестных акциях, социальных девиациях, оттоке населения.

Вместе с тем, БАМ открывает доступ к огромным запасам минерального сырья, имеющего спрос на мировом и внутреннем рынках России, что позволит обеспечить высокий и устойчивый грузопоток. В зоне тяготения БАМа имеются районы, по комфортности условий проживания приемлемые для приема миграционных потоков России и стран СНГ, политика заселения которых может препятствовать демографическому давлению со стороны Китая.

В этих условиях обращение к историческому опыту строительства БАМа и социально-экономического освоения прилегающих территорий приобретает особую актуальность. В современной геополитической и социально-экономической ситуации развитие северных территорий с их богатейшими природными ресурсами и человеческим потенциалом должно выступать приоритетным направлением в разработке и реализации программ социально-экономического развития регионов Сибири и Дальнего Востока.

В июле 2014 г. началась реализация программы развития инфраструктуры Транссиба и БАМа как необходимого условия раскрытия потенциала восточных территорий Российской Федерации, получивших наименование «Восточный полигон». Модернизация БАМа предусматривала реконструкцию существующих и прокладку вторых железнодорожных путей, развитие путевой инфраструктуры, разработку месторождений и, как следствие, приток населения в районы БАМа.

Описанный и обобщенный опыт в определенной степени позволит ориентировать государственные и хозяйственные органы на выработку эффективной хозяйственной политики по дальнейшему развитию населенных пунктов рассматриваемых территорий,

способствовать созданию и реализации программ социально-экономического развития рассмотренных регионов и областей.

Степень разработанности проблемы. Вопросы строительства БАМа и социально-экономического развития прилегающих территорий становились предметом изучения различных дисциплин. Историческая наука за относительно небольшой отрезок времени накопила солидный объем исследований данной темы, включая монографии, диссертации, статьи и другие материалы. В истории изучения БАМа можно выделить три периода — позднесоциалистический (1974 — середина 1980-х гг.), «перестроечный» (середина 1980 — начало 1990-х гг.) и постсоветский (1990–2010-е гг.).

На первом этапе исследования проводились одновременно с процессом сооружения магистрали, что обусловило такие особенности публикуемых работ, как агитационно-пропагандистская направленность, описательность, отсутствие критического анализа изучаемых процессов. Строительство дороги рассматривалось как очередная закономерная победа развитого социализма. Главным приоритетом проекта провозглашалось вовлечение в социально-экономическое развитие отдаленных северных регионов Сибири и Дальнего Востока, в ходе которого будет создано более десятка территориально-производственных комплексов (ТПК) с разветвленной сетью городских поселений.

Первоначально в изучении БАМа преобладали публицистические издания, в которых последовательно освещался ход сооружения железной дороги, описывались факты трудового героизма строителей¹. На страницах продолжающихся изданий «БАМ — панорама всенародной

¹ Шинкарев Л. И. Байкало-Амурская магистраль. Москва: Советская Россия, 1975. 96 с.; Горлач Л. Н., Тельнюк С. В. От Днепра до Амура. Документальная повесть-репортаж о строительстве БАМа. Киев, 1976. 269 с.; Журавлев В. А. Сказание о БАМе. Москва: Мысль, 1976. 144 с.; Аникин Н. И. Стройка века. Москва: Транспорт, 1976. 128 с.; Солдаты БАМа: сборник очерков / редактор В. В. Моспин. Москва: Воениздат, 1977. 175 с.; Телепнев В. П. Автограф века. Очерки о БАМе. Киев: Будівельник, 1978. 119 с.; Павлович В. Ю. Магистраль. Минск, 1979. 85 с.; Сорокин В. Н. Рельсы сквозь тайгу. Ленинград: Лениздат, 1979. 270 с.; Шинкарев Л. И. Второй Транссиб. Новый этап освоения восточных районов. Москва: Политиздат, 1979. 287 с. и др.

стройки» и «БАМ — стройка века» регулярно выступали ученые, строители, государственные и общественные деятели, поднимавшие, в том числе, проблемы градостроительства в зоне БАМа².

Значительный научный интерес представляет социально-экономическая литература о БАМе. В 1975 г. был организован Научный совет АН СССР по проблемам БАМа во главе с А. Г. Аганбегяном, под эгидой которого изучались перспективы освоения зоны БАМа, предпосылки создания новых ТПК, система расселения, подходы к организации населенных пунктов преимущественно в рамках концепции «базовый город — рабочий поселок»³. А. Т. Соловова выделила три типа функциональных поселений на территории Удоканского промышленного узла — оленеводческо-промысловый, геологоразведочный, административно-хозяйственный. Для первого типа, по ее мнению, было необходимо создание самостоятельного комплекса предприятий сферы услуг в каждом поселке. Второму типу требовался базовый центр с полным набором объектов соцкультбыта (г. Удокан) и окружающие его вахтовые поселки⁴.

На III Всесоюзной конференции, посвященной социально-экономическим проблемам хозяйственного освоения зоны БАМа (Улан-

² См., напр.: БАМ — панорама всенародной стройки. Земля комсомольская. Вып. 6. 1979 / составитель О. К. Мамонтова. Благовещенск: Хабар. кн. изд-во, 1980. 295 с.; БАМ — панорама всенародной стройки. Земля комсомольская. Вып. 8. 1981 / составитель О. К. Мамонтова. Благовещенск: Хабар. кн. изд-во, Амурское отделение, 1982. 328 с.; БАМ — панорама всенародной стройки. Земля комсомольская. Вып. 10. 1983 / составитель О. К. Мамонтова. Благовещенск: Хабар. кн. изд-во, Амурское отделение, 1984. 304 с.; БАМ — панорама всенародной стройки: сборник. Вып. 12. 1985. Благовещенск: Хабар. кн. изд-во, 1986. 156 с.; БАМ — стройка века. Вып. 4 / составитель Г. И. Гришина. Москва: Современник, 1978. 454 с.; БАМ — стройка века. Вып. 7 / составитель В. Н. Шленский. Москва: Современник, 1983. 440 с.; БАМ — стройка века. Вып. 8 / составитель В. М. Шугаев. Москва: Современник, 1984. 407 с. и др.

³ Вопросы географии. Сборник сто пятый. Байкало-Амурская магистраль. Москва: Мысль, 1977. 216 с.; Аджиев М. Э. БАМ и промышленные комплексы востока СССР. Москва: Знание, 1978. 64 с.; Вопросы хозяйственного освоения зоны строительства БАМа: сборник докладов научно-практической конференции по проблемам хозяйств. освоения зоны стр-ва БАМа / редактор В. В. Онихимовский [и др.]. Хабаровск: Ин-т тектоники и геофизики, 1978. 152 с.; Региональные проблемы хозяйственного освоения зоны БАМ. Владивосток, 1982. 130 с.

⁴ Вопросы преобразования хозяйства Забайкалья в связи со строительством БАМ / ответственный редактор А. М. Котельников. Иркутск: Ин-т географии Сибири и Дальнего Востока, 1979. С. 134–141.

Глава 1

СТРОИТЕЛЬСТВО БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ в 1970–1990-е гг.

1.1 Причины возобновления строительства БАМа в 1970-е гг. Особенности организации строительства

Идея прокладки железной дороги к Тихому океану через северную оконечность Байкала тесно связана с историей колонизации Сибири, освоения ее минеральных ресурсов и «оживления» территорий. Впервые данный маршрут был найден в ходе стихийного продвижения сибирских первопроходцев XVII в., которые в стремлении избежать встреч с Цинским Китаем огибали Байкал с севера. В последней трети XIX в. проект северного пути обсуждался как в рамках выбора траектории Транссиба, так и в качестве самостоятельной линии. Проведенные в 1889 г. первые изыскательские работы признали невозможность сооружения северной ветки из-за сложных природно-географических условий.

Спустя несколько десятилетий к проекту сооружения БАМа вернулось советское правительство. В 1932 г. вышло постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 13 апреля 1932 г. № 542 «О строительстве Байкало-Амурской железной дороги», согласно которому новую дорогу планировалось построить в течение трех лет. Однако недостаток материальных средств и рабочих рук приводит правительство к решению передать новую стройку в ведение ОГПУ. В 1932–1938 гг. строительные работы на западном и восточном участках БАМа велись заключенными БАМлага, а с 1938 г. — восьмью лагерями специально учрежденного Управления железнодорожного строительства и исправительно-трудовых лагерей ГУЛАГа НКВД на Дальнем Востоке. В начальный период Великой Отечественной войны строительство временно приостановили, а уложенные на линии БАМ — Тынды рельсы были переброшены на рокадную дорогу Саратов — Сталинград.

Глава 2

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОСВОЕНИЯ ЗОНЫ БАМА (1970–1990-е гг.)

2.1 Развитие промышленности и транспорта

Территориальные границы притрассовой зоны

Понятие «зона БАМа», охватывающее притрассовые муниципальные районы шести субъектов РФ, не определялось в советском законодательстве. Территория выделялась в проектных документах с целью распределения инвестиций Госпланом СССР. Географически зона БАМа охватывает коридор шириной около 400 км и площадью около 1,5 млн кв. км вдоль трассы БАМ. В зависимости от отраслевых задач в районировании данной территории можно выделить несколько подходов.

Разработчики научно-изыскательских проектов руководствовались перспективами социально-экономического освоения вовлекаемых БАМом в народнохозяйственный оборот новых территорий. В Генеральной схеме районной планировки зоны влияния БАМа, разработанной Гипрогором в 1977 г., в состав зоны включались следующие административные единицы: Усть-Кутский, Казачинско-Ленский, Киренский, Жигаловский, Бодайбинский, Мамско-Чуйский районы Иркутской области; Северо-Байкальский, Баунтовский, Курумканский — Бурятской АССР; Каларский, Тунгиро-Олекминский, Тунгокоченский — Читинской области; Алданский, Олекминский — Якутской АССР; Джелтулакский, Зейский, Селемджинский, Мазановский — Амурской области; Верхнебуреинский, Комсомольский, Советско-Гаваньский, Ванинский, Ульчский, Николаевский, им. Полины Осипенко, Тугуро-Чумиканский — Хабаровского края. В дальнейшем состав зоны влияния строящейся магистрали несколько раз менялся в зависимости от результатов новых изысканий и практики хозяйственного освоения, однако так и не был закреплён в нормативно-правовых актах.

В проекте организации строительства железной дороги первоначально были выделены западный и восточный участки стройки, границей между которыми являлась Тында. Западный участок планировалось построить силами транспортных строителей и комсомольских отрядов, а восточный — с помощью железнодорожных войск. Примечательно, что по архивным документам подразделений Минтранс-строя двухчастное деление зоны БАМа на западный и восточный участки сохранялось до завершения строительства магистрали.

По мере роста объемов производственного и непроизводственного строительства объектов, не относящихся собственно к транспортному проекту, назрела необходимость в переходе к трехчастной структуре: западный (от ст. Лена до ст. Хани), центральный (районы Амурской области) и восточный (территории Хабаровского края) участки стройки.

Однако для организации управления социально-экономическим развитием новых территорий потребовалось более детальное деление зоны БАМа. В его основу был положен административно-территориальный принцип: Усть-Кутский и Казачинско-Ленский районы Иркутской области составили иркутский (западный, малый западный) участок БАМа; Северо-Байкальский и Баунтовский (с 1990 г. — Муйский) районы Бурятской АССР — бурятский участок; Каларский район Читинской области — читинский участок; Олекминский и Нерюнгринский районы Якутской АССР — якутский участок; Джелтулакский (с 1977 г. — Тындинский), Зейский, Селемджинский районы Амурской области — центральный участок; Верхнебуреинский, Солнечный, Комсомольский районы Хабаровского края — восточный, или малый восточный участок. Отдельный участок составлял так называемый малый БАМ — меридиональная железнодорожная линия Бам — Тында — Беркакит, из которой впоследствии выросла Амуро-Якутская магистраль (АЯМ). Данная схема применялась не только органами исполнительной власти областного уровня, но также штабом ЦК ВЛКСМ на БАМе, организовавшим одноименные участковые комсомольские штабы в пределах западного БАМа от Лены до Тынды включительно.

С пуском БАМа в постоянную эксплуатацию в 1989 г. понятие «зона БАМа» было на время вытеснено термином «регион БАМ», под которым понимался район размещения нового хозяйственного

2.3 Торговля и общественное питание

Торговая отрасль в районах строительства БАМа включала государственную, кооперативную и ведомственную сети. Последняя была представлена несколькими системами рабочего снабжения, прежде всего, Минтрансстроя, МПС, Минуглепрома, Минэнерго, Мингеологии и пр.

На первых порах организация торгового обслуживания строителей была возложена на потребительскую кооперацию, занимавшую в товарообороте прилегающих к стройке районов более 70 %. Остальные 30 % принадлежали ведомственным системам снабжения геологов, леспромхозов и пр. С развертыванием строительных организаций БАМа численность населения притрассовых районов увеличилась в 2–3 раза. В первую очередь миграция коснулась иркутского участка западного БАМа. Например, население Усть-Кутского района за год возросло на 15 тыс. человек³⁸¹. Нагрузка на местные предприятия торговли и общепита усилилась. Во всех населенных пунктах возникали многочасовые очереди в столовые во время обеденного перерыва. Выступая перед депутатами, председатель Северо-Байкальского райисполкома говорил: «Раньше мясо не делили, все-таки северное снабжение, а теперь только по праздникам едим... Закрытие столовой на сандень начинает лихорадить весь поселок»³⁸². На областном уровне заявки районных властей по увеличению продуктовых фондов, кроме круп, муки и сахара, не удовлетворялись по причине отсутствия необходимых объемов товарных запасов.

В условиях недостатка ресурсов местные власти приняли ряд оперативных мер по стабилизации ситуации. Особое внимание уделялось выделению дополнительных товаров, что было обусловлено быстрым ростом населения и повышением в связи с этим спроса на продовольственные и промышленные товары. Только в 1974 г. бурятским и читинским отделениями потребкооперации строителям было дополнительно выделено товаров на сумму 21 млн руб., в том числе непродовольственных — на 18 млн руб., продовольственных —

³⁸¹ АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 169. Л. 131.

³⁸² УКАД СБМО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 355. Л. 139.

на 3 млн, поставлено 5 077 т картофеля, 2 265 т овощей, 484 т корнеплодов, 556 т бахчевых³⁸³. За счет реконструкции имевшегося фонда было увеличено количество посадочных мест в столовых, некоторые предприятия переведены на полуторасменную работу³⁸⁴. Были разработаны программы по развитию сельского хозяйства на северных территориях. В конце 1974 г. Иркутский облисполком принял решение об организации в Казачинско-Ленском районе трех совхозов на базе реорганизации коопзверопромхоза и колхоза «Искра» «со строительством комплекса на 1300 коров, маслозавода и забойного пункта производительностью в три тонны в сутки»³⁸⁵. С некоторым запаздыванием в 1980 г. аналогичные решения были приняты в Каларском районе Читинской области³⁸⁶.

Формирование ведомственной сети торговли и общепита Минтрансстроя СССР

Силами одной потребительской кооперации с ее маломощными предприятиями, ветхими помещениями, дефицитом специализированных транспортных средств и квалифицированных кадров обеспечить потребности растущего населения в торговом обслуживании и общепите было невозможно. Как и на предыдущих крупных стройках, началось создание ведомственной сети снабжения. В срочном порядке было образовано три управления рабочего снабжения (УРС) Минтрансстроя СССР — «Ангарстрой» (охватывал иркутский участок пути), «Нижеангарсктрансстрой» (бурятский и читинский участки стройки), «БАМстройпуть» (преимущественно районы центрального и восточного БАМа). В каждом УРСе организовывались отделы рабочего снабжения (ОРСы). Всего к середине 1980-х гг. действовало около двух десятков ОРСов при строительно-монтажных поездках (СМП), тоннельных отрядах (ТО) и прочих предприятиях (таблица 24 Приложения 1).

Система рабочего снабжения формировалась в сложных условиях северных районов, к которым относились низкая плотность

³⁸³ К истории строительства Байкало-Амурской магистрали... С. 141–142.

³⁸⁴ АО УКМО. Ф. Р-29. Оп. 1. Д. 169. Л. 178.

³⁸⁵ АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 321. Л. 126.

³⁸⁶ ГАЗК. Ф. Р-927. Оп. 1. Д. 381. Л. 177.

Здравоохранение и медицинское обслуживание населения

Становление системы здравоохранения в зоне БАМа происходило одновременно с заселением и освоением пригласованных территорий. В соответствии с постановлением «О строительстве БАМа» (1974) МПС следовало организовать на местах врачебно-санитарную службу, Минздраву РСФСР — обеспечить оказание экстренной медицинской помощи строителям службой санитарной авиации, Госплану СССР и Минздраву СССР — направлять ежегодно для медицинских учреждений БАМа по 150 врачей и 200 фельдшеров, по 30 санитарных автомобилей повышенной проходимости, а также дезинфекционное оборудование⁵⁴⁷.

В первые годы основная нагрузка по обследованию и лечению строителей легла на медучреждения старых центров. Рассчитанная на обслуживание небольших по численности поселков территориальная сеть здравоохранения практически повсеместно столкнулась с острой нехваткой коечного фонда, медперсонала, медикаментов и пр.

Начало БАМа воспринималось многими местными жителями как комплексное обновление социально-экономической структуры северных районов Восточной Сибири и Дальнего Востока. Однако ожидаемое укрепление материально-технической базы районной сети здравоохранения осуществлялось очень медленно. Сказывался неоднократно отмечаемый учеными общий перекося, характерный для всех сибирских строек, в сторону сооружения производственных объектов⁵⁴⁸. Минздрав затягивал финансирование строительства новых больничных корпусов, рассчитывая на оказание шефской помощи со стороны Минтрансстроя и МПС. Дирекция строительства БАМа не торопилась усиливать мощности местных медучреждений, предвидя скорую передислокацию транспортных строителей на новые участки.

По архивным документам можно видеть, как сооружение нового здания центральной больницы Усть-Кутского района превратилось в типичный советский долгострой. Новое здание Северо-Байкальской

⁵⁴⁷О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали: постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР от 08 июля 1974 г. № 561...

⁵⁴⁸Регион БАМ: концепция развития на современном этапе... С. 70–71.

ЦРБ оказалось выстроено с грубыми нарушениями и уже через несколько лет пришлось в негодность. Строительство нового здания Казачинско-Ленской ЦРБ в пос. Магистральный мощностью 250 коек осуществлялось Казачинско-Ленским леспромхозом в течение 15 лет⁵⁴⁹.

Формирование ведомственной сети здравоохранения в районах БАМа началось одновременно с высадкой первых десантов транспортных строителей за несколько месяцев до создания врачебно-санитарной службы (ВСС) Дирекции строительства БАМ. Из-за ограниченности материальных ресурсов и кадровых возможностей на начальном этапе строительства магистрали самой распространенной формой медучреждений стали медицинские и фельдшерско-акушерские пункты (ФАП). Первоначально они размещались в палатках и вагонах-домах. Медики самостоятельно обеспечивали свои учреждения всем необходимым: заготавливали дрова, ремонтировали и утепляли помещения, доставляли инвентарь и лекарства с большой земли и т. д. С прибытием первых врачей такие медпункты преобразовывались в амбулатории и больницы. Всего вдоль трассы БАМа за первый год строительства МПС было открыто 2 больницы по 110 коек каждая, 4 амбулатории и 2 ФАП⁵⁵⁰. Динамика формирования медицинских учреждений на начальном этапе строительства БАМа отражена в таблицах 28–30 Приложения 1, из которых видно, что наиболее быстрыми темпами сеть ВСС БАМа разворачивалась на иркутском участке стройки.

К началу 1980-х гг. сеть медучреждений ВСС БАМ насчитывала 15 больниц на 1 845 коек, 39 поликлиник на 4 650 посещений в смену, 22 ФАП и 51 здравпункт, 7 родильных отделений на 110 коек, 5 санитарно-эпидемиологических станций, 40 аптечных пунктов, 5 зубо-протезных лабораторий, 3 молочные кухни, 5 отделений по переливанию крови⁵⁵¹. Быстрому росту ведомственной сети здравоохранения способствовало возведение зданий во временном исполнении с использованием сборно-щитовых конструкций на срок эксплуатации не более 25 лет.

⁵⁴⁹ АО КЛМР. Ф. Р-1. Оп. 1. Д. 532. Л. 8.

⁵⁵⁰ РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 1114. Л. 65–74.

⁵⁵¹ Там же. Д. 3825. Л. 88–109.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали и социально-экономическое освоение прилегающей зоны представляет собой сложный и противоречивый исторический процесс, не имевший аналогов в мировой и отечественной практике. По пространственным масштабам он охватил северные территории с неблагоприятными условиями проживания шести административно-территориальных единиц страны протяженностью более 3 тыс. км. Основная строительная программа осуществлялась в предельно ограниченные сроки.

Общие принципы организации строительного проекта были определены в постановлении о строительстве БАМа 1974 г., проекте организации строительства и прочих нормативных и инструктивных документах. В ходе осуществления работ система управления проектом незначительно корректировалась. Основными ведомствами, участвовавшими в строительстве магистрали, являлись два союзных министерства – МПС и Минтрансстрой. Первое выступало заказчиком проекта и образовало Дирекцию строительства БАМ с пятью группами заказчиков на участках; второе – генподрядчиком. Для осуществления строительно-монтажных работ было создано управление ГлавБАМстрой, координировавшее работу трестов и управлений.

Сложившаяся система управления стройкой не позволяла скоординировать деятельность всех участвовавших субъектов. В ходе строительства магистрали постоянно происходили столкновения сторонников двух подходов: отраслевого и территориального. Первый был ориентирован на добычу минеральных ресурсов и экспорт сырья при минимальных затратах на развитие местной инфраструктуры. Представители второго выступали за комплексное развитие региона. В итоге сложилась ситуация, когда участвовавшие в строительстве министерства и ведомства концентрировались на выполнении своих плановых показателей, не особо заботясь о проекте в целом. Нередко они принимали несогласованные и даже противоречащие друг другу решения, особенно в вопросах финансирования проекта, обеспечения стройки оборудованием и материалами, гражданско-жилищного строительства.

Строительные организации были стеснены в материальных и трудовых ресурсах, работали в условиях сжатых сроков и вынуждены были принимать решения, исходя из особенностей конкретной ситуации, часто складывавшейся не в пользу реализации исходного проекта. Заказчик, генподрядчик и местные власти оказались не готовыми к резкому росту численности населения, сложным геологическим и географическим условиям. Это приводило к частым пересмотрам проектно-плановой документации, перерасходу определенных на жилищно-гражданское строительство средств, удорожанию себестоимости строящихся объектов, растягиванию и распылению финансирования, диспропорциям в сооружении жилья и коммунальных сетей, увеличению объемов стихийного индивидуального строительства и возникновению обособленных ведомственных микрорайонов, состоявших из временных построек и сооружений.

Функции медиатора в межведомственных дискуссиях и антагонизмах осуществляли партийные и советские органы власти, которые в условиях района нового хозяйственного освоения функционировали как «ведомство среди ведомств», что приводило к отсутствию координации и последовательности в реализации градостроительных проектов, гипертрофированию роли отдельных ведомств в организации и жизнедеятельности контролируемых территорий, а также снижало эффективность системы управления в целом.

Население района нового освоения формировалось под воздействием интенсивных миграционных потоков, среди которых стихийные формы преобладали над организованными. Около половины всех трудовых мигрантов прибыли на БАМ из районов Сибири и Дальнего Востока, вследствие относительной близости зоны строительства и привлекательных условий проживания. В мотивационной структуре приезжавших можно выделить как материальные, так и нематериальные интересы.

В условиях комсомольской стройки была сформирована привилегированная, по сравнению с аналогичными отраслями других регионов страны, система материального поощрения строителей. В результате мобилизационно-гуманитарный тип управления строительством, характерный для прежних социалистическихстроек, трансформировался на БАМе в гуманитарно-мобилизационный. Это нашло выражение в превалировании материальных стимулов над нематериальными в мотивации трудовых мигрантов, повышенных затратах на

Таблица 15

**Количество прибывших в подразделения ГлавБАМстроя
в 1976–1981 гг.**

Год	Прибыло за год	В том числе				
		по общ. призыву	по распр. из ГПТУ	по переводу из других организаций	по вольному найму	по переводу из других категорий
1976	13345	1387	779	2932	8247	139
1977	12016	1442	705	2938	6931	198
1978	12880	1783	608	2128	8361	347
1979	10082	1127	390	2285	6280	545
1980	11832	1730	458	3057	6587	517
1981	14468	3205	84	2587	8592	412

Источник: ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 107. Л. 15; РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 2049. Л. 19–20; Д. 2539. Л. 26; Д. 3040. Л. 16; Д. 3470. Л. 21; Д. 3903. Л. 34.

Таблица 16

**Причины текучести рабочих кадров по предприятиям
ГлавБАМстроя в 1976–1980 гг., %**

Год	Не устроила зарплата	Плохая организация труда	Нет работы по специальности	Нет возможности получить квартиру	Нет детских учреждений	Смена места жительства	Прекращение выплат колесных	Неудовлетворенность профессией	Разногласия с администрацией	Нет возможности учиться	Разъездной характер работ	Климатические условия	Другие причины
1976	10,4	0,1	6,5	27,9	13,5	25,9	0,9	0,8	0,5	0,9	4,3		8,3
1977	11,1	1	6,7	-	18	33,8	0,1	2,9	0,3	0,8	5,8		19,5
1978	11,9	2,9	4,4	11,2	15,5	28,6	0,01	1,9	0,6	1,0	8,8		11,6
1979	13,8		5,9	5,6	8,9	35	0,7	1,6	1		13,9	1,5	12,5
1980	13,5		5,2	24,9	11,4	21	0,5	1,1			15,7	3,7	3

Источник: ГААО. Ф. Р-2080. Оп. 1. Д. 107. Л. 16; РГАЭ. Ф. Р-9538. Оп. 16. Д. 2049. Л. 21; Д. 2539. Л. 27; Д. 3040. Л. 17; Д. 3470. Л. 22; Д. 3903.

Распределение мотивов приезда на БАМ среди различных
возрастных групп строителей

Мотив приезда	Возрастная группа, лет					
	до 20	21–24	25–28	29–30	31–39	40+
Важность стройки для страны	5	5	5	3	3	3
Участие в освоении Сибири	2	2	1	2	4	2
Стремление купить машину	6	4	3	5	2	4
Надежда получить квартиру на БАМе	8	9	8	8	7	9
Желание заработать деньги на кооперативную квартиру	7	8	7	6	8	8
Семейные обстоятельства	3	6	6	5	6	6
Необходимость улучшить материальное положение	4	3	2	1	1	1
Пример товарищей, друзей	5	7	9	7	9	7
Желание испытать себя в трудных условиях	1	1	4	4	5	5

Источник: Белкин Е. В., Шереги Ф. Э. Указ. соч. С. 58–60.

Мера воздействия	1975	1976	1978	1980	1981	1982	1983
Поправление в должностной	141	36	102	37	18	43	78
Вынесение строгого выговора	342	38	292	157	71	76	84
Вынесение выговора	316	-	211	196	73	126	94
Вынесение замечания	59	25	46	83	33	112	96
Перевод в село в органы гос. службы	-	-	-	3	4	8	37
Снижение или лишение премии	113	85	61	162	52	117	111
Наказание денежными штрафами	-	-	-	35	36	30	23
Наказание вылат за выслугу лет	14	-	3	5	10	23	48

Источники: ГАРФ Ф. Р-1330. Сп. 1. Д. 137. Л. 38. Д. 203. Л. 28. Д. 366. Л. 32. 478. Л. 10. Д. 577. Л. 14–15. Д. 678. Л. 22.

Конец ознакомительного фрагмента

Уважаемый читатель!

Размещение полного текста данного
произведения невозможно в связи с ограничениями
по IV части ГР РФ.

Эту книгу вы можете почитать в Оренбургской
областной универсальной научной библиотеке
им. Н. К. Крупской по адресу: г. Оренбург,
ул. Советская, 20; тел. для справок: (3532) 32-32-49